Bürger
Deutschlands
Eisenbahnen im
Jahre 1845.

Deutschlands Eisenbahnen im Jahr 1845.



Nach

officiellen Berichten

der respectiven Eisenbahn-Directionen und andern zuverlässigen Quellen

bearbeitet

von

Emil Bürger,
Techniker des Eisenbahnbaues.



Dritte vermehrte Ausgabe mit 21 geogr. Karten.

Karlsruhe.
Druck und Verlag von C. Macklot.
1845.

Deutschlands Eisenbahnen im Jahr 1845.

Nach

officiellen Berichten

der respectiven Eisenbahn-Directionen und andern zuverlässigen Quellen

bearbeitet

von

Emil Bürger,
Techniker des Eisenbahnbaues.

Dritte vermehrte Ausgabe mit 21 geogr. Karten.

lsruhe.
g von C. Macklot.
845.

Vorwort zur dritten Ausgabe.

Es sind noch nicht zehn Jahre verflossen, daß die erste Eisenbahn für Dampfkraft in Deutschland eröffnet wurde, und schon hat ein Eisenbahnnetz sich über unser Vaterland so weit ausgebreitet, daß es im Verhältniß zu größeren Staaten bedeutende Fortschritte gemacht hat. — Deutscher Kunst- und Gewerbfleiß, deutsche Beharrlichkeit und ein segensreicher Frieden haben dies vermocht; noch fünf Jahre weiter, und kein Land des Continents wird Deutschland in dieser Beziehung überflügeln. — Es war jedoch nicht der Ehrgeiz, sich mit anderen Nationen messen zu wollen, eben so wenig ein Ueberfluß finanzieller Mittel, welche dies Alles in so kurzer Zeit ins Leben riefen, sondern die eiserne Nothwendigkeit und das Bestreben des Fortschrittes zur Erreichung geistiger und materieller Kräfte.

Die Eisenbahnen bilden gleichsam die Pulsadern des Erdballs. Sie haben in neuester Zeit einen großen Einfluß auf das Geschäftsleben geübt, welcher sich immer fühlbarer machen wird, je mehr das Eisenbahnnetz sich vervollständigt, oder je mehr Bahnen mit einander in Verbindung treten werden.

Dieser Moment war die Veranlassung, wodurch vorliegender Schrift ihr Daseyn gegeben wurde. — Die Ansicht, daß der größere Theil des Publikums, welcher einer solchen Schrift über Eisenbahnen benöthigt seyn dürfte, auch am meisten beachtet werden müßte, haben den Verfasser bei Bearbeitung derselben geleitet.

Reisende, Kaufleute und Spediteure, überhaupt Geschäftsmänner, welche Waaren, Güter und Producte auf Eisenbahnen versenden, finden in diesem Werkchen möglichst ausführliche Tarife und bequem eingerichtete Zugskarten.

Capitalisten und Actionäre haben durch die Eisenbahnen ein ergiebiges Feld für ihre Thätigkeit gewonnen. Eine klare Uebersicht von den Verhältnissen aller deutschen Bahnen kann Jedem nur willkommen seyn.

Techniker — unter dieser allgemeinen Benennung sind überhaupt alle mit Eisenbahnen im Verkehr stehenden Geschäftsmänner gemeint — finden in dieser Schrift eine kurze Erwähnung der Hauptmomente der Eisenbahnen. — Diese Uebersicht soll nur dazu dienen, ihrem Gedächtniß zu Hülfe zu kommen und sie bei wissenschaftlicher Bereisung von Eisenbahnen auf Das aufmerksam machen, was ihnen Interesse bieten dürfte.

Auf welche Weise die Materialien zu diesem Werkchen erlangt sind, ist auf dem Titel desselben angegeben. — Zugleich wird hierbei den geehrten Eisenbahn-Directionen für Ihre gütige Zusendung von Berichten rc. der ergebenste Dank dargebracht, und es werden Dieselben gebeten, auch fernere Mittheilungen der Verlagshandlung durch Buchhändlergelegenheit oder durch die Post gefälligst zukommen zu lassen.

Indem die Verlagshandlung durch Wohlfeilheit und schöne Ausstattung dem Werkchen einen raschen Absatz verschaffen will, wird gewiß jeder Billigdenkende derselben die Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß sie ihre Aufgabe gelöst hat, und insofern ihr Anerkennung nicht versagen. Auch beabsichtigt dieselbe, um das Werkchen vor Veraltung zu sichern, zeitweise Nachträge zu liefern.

Schließlich dürfte hier die Bemerkung am Platz seyn, warum diese dritte Ausgabe in eine andere Verlagshandlung überging. — Die respectiven Käufer der früheren ersten oder zweiten Ausgabe werden sich entsinnen, daß 1843 und 1844 eine gedrängte Abhandlung über Deutschlands Eisenbahnen in Honek's Volkskalender als besonderer Anhang beigegeben wurde. Da jedoch der Kalender nur Raum für wenige Druckbogen gestattete, so war es nicht möglich, das bedeutend angewachsene Material über den Stand der Eisenbahnen im Jahre 1845 wieder in einen so kleinen Raum einzuzwängen. Dies war die Ursache, warum nun diese Abhandlungen als ein für sich bestehendes Werkchen in die Welt gehen, welches freundliche Aufnahme hofft und gewiß auch finden wird.

Carlsruhe, im Juli 1845.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichniß.



Geschichtstafel der deutschen Eisenbahnen.

Eröffnet			Bezeichnung der Bahnen.	Landesgebiet.	Länge der Bahnen.	
Jahr.	Monat.	Tag.			Wegstunden.	Deutsche Meilen.
1830	März	21	Von Prag bis Lahna . .	Oesterreich	12,80	7,68
1832	August	1	Budweis-Linz	"	29	17,40
1835	Decbr.	7	Nürnberg-Fürth.	Bayern	1,36	0,82
1836	März	23	Linz-Gmunden	Oesterreich.	15,28	9,17
1837	April	24	Leipzig-Althen	Königreich Sachsen	1,67	1
1838	Januar	6	Wien-Wagram	Oesterreich	4,17	2,50
"	April	16	Wagram-Gänserndorf. . .	"	2,50	1,50
"	Octbr.	30	Berlin Potsdam	Preußen.	5,93	3,56
"	Novbr.	28	Braunschweig-Wolfenbüttel (15,10 Std. = 9,06 Ml.)	Braunschweig. . .	2,50	1,50
1839	April	7	Althen-Dresden	Königreich Sachsen	24,13	14,48
"	Mai	9	Gänserndorf-Dürnkrut . .	Oesterreich	5	3
"	Juni	6	Dürnkrut-Lundenburg . . .	"	6,67	4
"	"	29	Magdeburg-Schönebeck . .	Preußen.	3,33	2
"	Juli	7	Lundenburg-Brünn	Oesterreich	15	9
"	August	2	Cöln-Müngersdorf	Preußen	1,62	0,97
"	Septbr.	8	Schönebeck bis zur Saale	"	2,92	1,75
"	"	11	Frankfurt a. M.-Hattersheim (62,01 Std. = 37,21 Ml.)	Frankfurt u. Nassau	3,34	2,01
1840	März	10	Castel-Wiesbaden	Hessen-D. u. Nassau	1,92	1,15
"	April	13	Hattersheim-Castel	Nassau u. Hessen-D.	4,17	2,50
"	Juni	19	Von der Saale bis Cöthen	Preußen u. Cöthen	5,51	3,30
"	Juli	22	Cöthen-Halle	Cöthen u. Preußen	7,92	4,75
"	August	3	Biebericher-Zweigbahn . .	Nassau	0,34	0,20
"	"	18	Halle-Leipzig	Preußen u. K. Sachs.	7,08	4,25
"	Septbr.	1	Cöthen-Dessau.	Anhalt. Länder . .	5,02	3,01
"	"	11	Mannheim-Heidelberg. . .	Baden.	4,20	2,52
"	Octbr.	4	München-Augsburg. . . . (49,81 Std. = 29,87 Ml.)	Bayern	13,65	8,19
1841	Mai	1	Lundenburg-Hradisch . . .	Oesterreich	13,33	8
"	"	29	Wien-Baden.	"	5,80	3,48
"	Juni	20	Baden-Wiener Neustadt. .	"	5,17	3,10
"	Juli	1	Berlin-Jüterbogk	Preußen.	14,41	8,65
"	"	26	Florisdorf-Stockerau . . .	Oesterreich	5	3
"	"	31	Aachen-Düren.	Preußen	6,92	4,15
"	August	18	Dessau-Koßwig	Anhalt	4,67	2,80
"	"	28	Koßwig-Wittenberg	Anhalt u. Preußen	2,53	1,52
"	Septbr.	1	Düsseldorf-Elberfeld	Preußen.	5,97	3,58
"	"	1	Hradisch-Prerau.	Oesterreich	10	6

Eröffnet.			Bezeichnung der Bahnen.	Landesgebiet.	Länge der Bahnen.	
Jahr.	Monat.	Tag.			Wegstunden.	Deutsche Meilen.
1841	Septbr.	6	Müngersdorf-Düren . . .	Preußen	7,28	4,37
"	"	10	Jüterbogk-Wittenberg . . .	"	7,62	4,57
"	Octbr.	17	Preran-Olmütz	Oesterreich	5	3
"	"	24	Wien. Neustadt-Neunkirchen	"	3,20	1,92
"	"	31	Wolfenbüttel-Harzburg . .	Braunschweig . . .	7,61	4,57
			(104,51 Std. = 62,71 Ml.)			
1842	Mai	5	Neunkirchen-Gloggnitz . . .	Oesterreich	2,78	1,67
"	"	17	Hamburg-Bergedorf . . .	Hamburg u. Lübeck	3,65	2,19
"	"	22	Breslau-Ohlau	Preußen	5,40	3,25
"	August	1	Berlin-Neustadt. Ebw. . .	"	10	6
"	"	3	Ohlau-Brieg	"	3,76	2,25
"	"	15	Preran-Leipnick	Oesterreich	3,33	2
"	Septbr.	19	Leipzig-Altenburg	K. Sächs. u. Altenb.	8,84	5,30
"	Octbr.	23	Berlin-Frankfurt a. O. . .	Preußen	18,28	10,97
"	Novbr.	10	Neustadt Ebw.-Angermünde	"	5	3
			(61,04 Std. = 36,63 Meil.)			
1843	April	10	Heidelberg-Carlsruhe . . .	Baden	12,17	7,30
"	Mai	28	Brieg-Oppeln	Preußen	8,75	5,25
"	Juli	15	Magdeburg-Halberstadt . .	"	13,09	7,86
"	"	16	Wolfenbüttel-Oschersleben	Braunschweig . .	11,96	7,18
"	August	16	Angermünde-Stettin . . .	Preußen	15,25	9,15
"	Octbr.	15	Aachen-Herbesthal	"	3,50	2,10
"	"	28	Breslau-Freiburg	"	12,88	7,73
"	Decbr.	3	Hannover-Telgt	Hannover	7,92	4,75
			(85,52 Std. = 51,32 Ml.)			
1844	Febr.	13	Bonn-Cöln	Preußen	6,60	3,96
"	März	15	Altenburg-Crimmitzschau .	Altenb. u. Sachsen	6,48	3,87
"	Mai	1	Carlsruhe-Rastadt	Baden	5,40	3,24
"	"	6	Rastadt-Oos	"	2,03	1,22
"	"	19	Telgt-Braunschweig	Hann. u. Braunsch.	5,71	3,43
"	Juni	1	Oos-Offenburg	Baden	8,93	5,36
"	"	1	Appenweier-Kehl	"	2,77	1,66
"	Juli	20	Königszelt-Schweidnitz . .	Preußen	1,93	1,16
"	August	25	Nürnberg-Bamberg	Bayern	12,73	7,64
"	Septbr.	9	Altona-Kiel	Schleswig-Holstein	23,86	14,32
"	Octbr.	19	Breslau-Liegnitz	Preußen	14,24	8,54
"	"	21	Mürzzuschlag-Grätz	Oesterreich	21,50	12,90
"	Novbr.	20	Augsburg-Donauwörth . .	Bayern	9,16	5,50
			(121,34 Std. = 72,80 Ml.)			

Nach vorstehender Uebersicht betragen sämmtliche bis Ende 1844 in Deutschland eröffneten Eisenbahnen 559,44 Wegstunden oder 335,66 deutsche Meilen. Davon entfallen auf die betreffenden Landesgebiete:

Preußen . .	188,80 St. =	113,28 Ml.	Transport	518,88 St. =	311,33 Ml.
Oesterreich .	165,53 „ =	99,32 „	Anhalt-L. .	16,84 „ =	10,10 „
Sächsische L.	42,89 „ =	25,72 „	Hannover .	10,30 „ =	6,18 „
Bayern . . .	36,90 „ =	22,14 „	Nassau . . .	6,87 „ =	4,12 „
Baden. . . .	35,50 „ =	21,30 „	Hamb. u. Lüb.	3,65 „ =	2,19 „
Braunschw. .	25,40 „ =	15,25 „	Hessen-D.. .	1,79 „ =	1,07 „
Holstein . . .	23,86 „ =	14,32 „	Frankfurt .	1,11 „ =	0,67 „
Transport	518,88 St. =	311,33 Ml.	Zusammen	559,44 St. =	335,66 Ml.

Hiervon sind auf Staatskosten erbaut worden:

In Baden	35,50	Wegstunden =	21,30	deutsche Meilen.
„ Braunschweig .	25,40	„ =	15,25	„ „
„ Bayern	21,89	„ =	13,13	„ „
„ Oesterreich . . .	21,50	„ =	12,90	„ „
„ Hannover	10,30	„ =	6,18	„ „
	114,59	Wegstunden =	68,76	deutsche Meilen.
Von Bayern angekauft:				
München-Augsburg	13,65	„ =	8,19	„ „
Staatsbahnen. . .	128,24	Wegstunden =	76,95	deutsche Meilen.
Actienbahnen zc. .	431,20	„ =	258,71	„ „
Summe wie oben	559,44	Wegstunden =	335,66	deutsche Meilen.

In Ausführung begriffen sind gegenwärtig etwa 500 Meilen, von denen 182 Meilen zu 9 bereits zum Theil eröffneten Bahnen, die übrigen zu 23 noch gar nicht eröffneten Bahnen gehören. Ferner sind darunter 208 Meilen Staatsbahnen und 292 Meilen Privatbahnen, letztere 24 Actiengesellschaften gehörig. Noch andere 157 Meilen sind beschlossen und gesichert und 370 — 380 Meilen projectirt; von den Bahnlinien der letzten Kategorie wird jedoch ein großer Theil wahrscheinlich nie zur Ausführung kommen. Alles zusammen genommen würde in runder Zahl 1370 Meilen geben, wovon am Schlusse des Jahres 1850 füglich gegen 1000 Meilen hergestellt seyn können; mit 1200 Meilen aber wird das deutsche Eisenbahnnetz voraussichtlich so gut als abgeschlossen und vollendet seyn.



1. Großherzoglich badische Eisenbahnen.

(Mannheim-Baden-Kehl-Freiburg.)

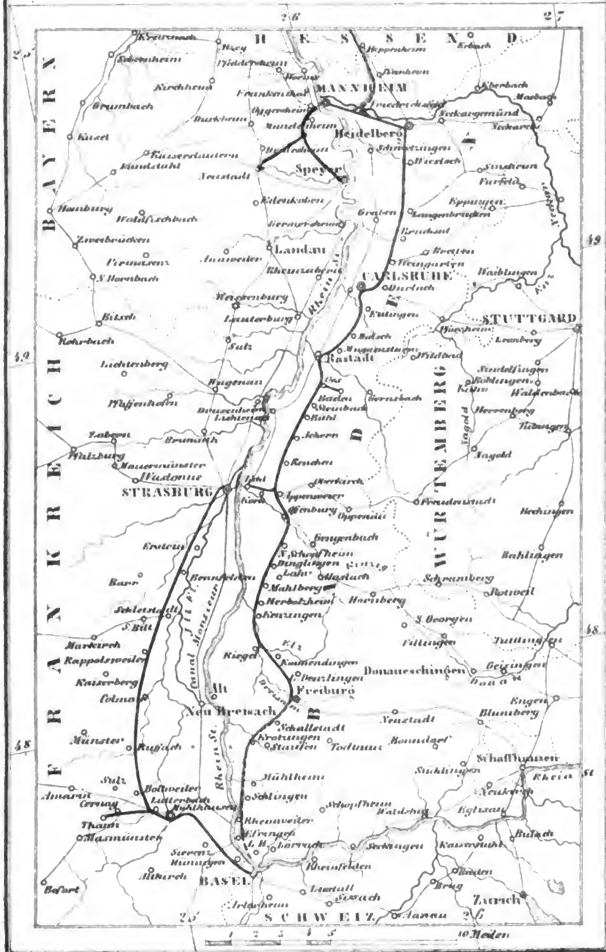
Mit Zugskarte.

Wir entnehmen aus den gedruckten Vorlagen, welche die großherzogliche Regierung den Landständen gemacht hat, die hier folgenden Notizen. *)

Geschichtliches. Durch das Gesetz vom 29. März 1838 ist der Bau einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze, so wie der Zweigbahn von Appenweier nach Kehl, auf Staatskosten beschlossen worden. Ein weiteres Gesetz wurde gleichzeitig über die Abtretung der für die Eisenbahnanlage erforderlichen Gelände erlassen. — Zur oberen Leitung der Geschäfte wurde eine eigene Behörde, die Eisenbahnbau-Direction errichtet, welche am 16. Mai 1838 in Wirksamkeit trat, und die Vorarbeiten für die ganze Bahn bereits im Mai 1839 vollendet hatte. Ihre Wirksamkeit erstreckte sich bis zur Vollendung der ersten Bahnsection zwischen Mannheim und Heidelberg, worauf dieselbe, des ausgedehnten Geschäfts wegen, am 3. September 1840 mit der Ober-Direction des Wasser- und Straßenbaues vereinigt wurde. Diese Behörde ist jedoch nur mit der Ausführung der Bahnanlage beauftragt, der Betrieb und die Unterhaltung der Bahn hingegen sind am 31. August 1840 der Ober-Post-Direction unter dem Beirathe der Bauverwaltung übertragen worden. Der Bau der Bahn hat am 14. September 1838 zwischen Heidelberg und Mannheim begonnen; die vollendeten Bahnstrecken wurden wie folgt eröffnet: Von Mannheim bis Heidelberg am 11. September 1840, bis Carlsruhe 10. April 1843, bis Rastatt 1. Mai 1844, bis Oos (bei Baden) 6. Mai 1844, bis Offenburg und Kehl (bei Straßburg) 1. Juni 1844, bis Baden 25. Juli 1845 und bis Freiburg 1. August 1845.

Zugsrichtung der Bahn. Der Art. 1 des erwähnten Gesetzes hat die Richtung der Bahn festgestellt; derselbe lautet: Von Mannheim über Heidelberg, Carlsruhe, Rastatt, Offenburg, Dinglingen und Freiburg bis zur Schweizergränze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut. Kehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden. Zwischen den genannten Orten an der Hauptbahn soll dieselbe möglichst nahe dem Gebirge, mit besonderer Rücksicht auf die Ausmündungen von Seitenstraßen, an den dort liegenden volkreichen Orten hingeführt werden, wo

*) Wer sich über den Stand der großherzoglich badischen Eisenbahn vollständig unterrichten will, den machen wir auf folgendes im vorigen Jahre erschienene Werk aufmerksam: „Ausführliche Nachweisung über den Eisenbahnbau im Großherzogthum Baden nach dem Stand am 1. Januar 1844," mit 22 Beilagen (32 Bogen Text in Quart) und einem besondern aus 60 lithographirten Blättern (in Imp. Fol.) bestehendem Hefte. — Bearbeitet und herausgegeben von den Beamten der großherzoglichen Ober-Direction des Wasser- und Straßenbaues. — Carlsruhe, im Selbstverlag der großherzogl. Ober-Direction des Wasser- und Straßenbaues 1844. Preis 9 fl. rhein. = 7 1/2 fl. C.-M. = 5 ℛ︎ 5 Sgr. (Beide Theile sind schön ausgestattet und cartonirt.)


Das Obere Rheinthal.
HESSEN D.
BAYERN
FRANKREICH
WÜRTEMBERG
SCHWEIZ
MANNHEIM
Heidelberg
Speyer
Landau
CARLSRUHE
STUTTGARD
Rastadt
STRASBURG
Freiburg
Neu Breisach
Donaueschingen
Schaffhausen
BASEL
Zurich
10 Meilen

nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen. — Aus dem hier folgenden Nivellement ist sowohl die Zugsrichtung als auch die Länge der Bahn ersichtlich.

Nivellement.

Länge in Ruthen.	Stationen.	Höhe über dem Meere.
—	Mannheim	324 Fuß.
6220	Heidelberg	376 „
4457	Wiesloch	374 „
3436	Langenbrücken	368 „
3064	Bruchsal	385 „
5649	Durlach	391 „
1422	Carlsruhe	385 „
2296	Ettlingen	408 „
2747	Malsch	406 „
1302	Muggensturm	415 „
1659	Rastadt	402 „
3008	Oos	426 „
1382	Baden *	515 „
—	Oos	426 „
3676	Bühl	461 „
2790	Achern	486 „
4187	Appenweier	498 „
2729	Kork *	471 „
1382	Kehl * bei }	472 „
242	Straßburg }	
51,648	Ruthen Transport.	
51,648	Ruthen Transport.	
—	Appenweier	498 Fuß.
2572	Offenburg	537 „
3041	Niederschopfheim	519 „
2978	Dinglingen	545 „
2752	Orschweier	564 „
3065	Kenzingen	594 „
3892	Emmendingen	680 „
2467	Denzlingen	790 „
2763	Freiburg	902 „
4799	Krotzingen	776 „
1984	Heitersheim	761 „
2845	Müllheim	783 „
1960	Schliengen	810 „
2170	Rheinweiler	864 „
5378	Leopoldshöhe bei Basel	848 „

94,314 Ruthen = 282,942 Meter = 63,67 Wegstunden = 38,20 Meilen.

* Baden, Kork und Kehl sind Stationen der Zweigbahnen. Bei Kehl liegt der provisorische Bahnhof am rechten Kinzigufer, 242 Ruthen vom Commandanturgebäude, seinem späteren Bestimmungsorte, entfernt.

Vorstehende Höhenpunkte konnten nicht durch gleichmäßige Steigungen in Verbindung gebracht werden, vielmehr sind letztere den Terrainverhältnissen zweckmäßig angepaßt worden. — Jedoch sind die Steigungsverhältnisse sehr günstig, wie aus folgender Uebersicht zu ersehen ist:

1. Abtheilung von Mannheim bis Carlsruhe.

Horizontal	8400	Ruthen	=	5,67 Wegstunden.
Von 0 bis einschl. 0,2 % od. 1:500	9800	„	=	6,61 „
„ 0,2 „ „ 0,3 % od. 1:333	3270	„	=	2,21 „
„ 0,3 „ „ 0,35 % od. 1:286	2870	„	=	1,94 „
	24,340	Ruthen	=	16,43 Wegstunden.

Von Mannheim ausgehend beträgt das Steigen in den einzelnen Abtheilungen . . . . 167 Fuß.

das Gefäll dagegen . . . . 106 „

Differenz: Steigen 61 Fuß.

II. Abtheilung von Carlsruhe bis Offenburg.

Horizontal	12,254	Ruthen	= 8,27	Wegstunden.
Von 0 bis einschl. 0,2 % od. 1:500	5,034	„	= 3,40	„
„ 0,2 „ „ 0,3 % od. 1:333	5,436	„	= 3,67	„
„ 0,3 „ „ 0,4 % od. 1:250	1,478	„	= 1,00	„
	24,202	Ruthen	= 16,34	Wegstunden.

Von Carlsruhe ausgehend beträgt das Steigen in den einzelnen Abtheilungen . . . . 215 Fuß.
das Gefäll dagegen . . . . 63 „
Differenz: Steigen 152 Fuß.

III. Abtheilung von Offenburg bis Freiburg.

Horizontal	5370	Ruthen	= 3,62	Wegstunden.
Von 0 bis einschl. 0,1 % od. 1:1000	2270	„	= 1,53	„
„ 0,1 „ „ 0,2 % od. 1: 500	4120	„	= 2,79	„
„ 0,2 „ „ 0,3 % od. 1: 333	3420	„	= 2,31	„
„ 0,3 „ „ 0,4 % od. 1: 250	1640	„	= 1,11	„
„ 0,4 „ „ 0,5 % od. 1: 200	2920	„	= 1,97	„
„ 0,5 „ „ 0,53% od. 1: 188	1220	„	= 0,82	„
	20,960	Ruthen	= 14,15	Wegstunden.

Von Offenburg ausgehend beträgt das Steigen in den einzelnen Abtheilungen . . . . 402 Fuß.
das Gefäll dagegen . . . . 37 „
Differenz: Steigen 365 Fuß.

IV. Abtheilung von Freiburg bis zur Schweizergrenze.

Horizontal.	8,600	Ruthen	= 5,80	Wegstunden.
Von 0 bis einschl. 0,15 % od. 1:666	2,250	„	= 1,52	„
„ 0,15 „ „ 0,2 % od. 1:500	1,130	„	= 0,76	„
„ 0,2 „ „ 0,3 % od. 1:333	3,930	„	= 2,65	„
„ 0,3 „ „ 0,4 % od. 1:250	1,760	„	= 1,19	„
„ 0,4 „ „ 0,5 % od. 1:200	1,460	„	= 0,99	„
	19,130	Ruthen	= 12,91	Wegstunden.

Von Freiburg abgehend beträgt das Gefäll in den einzelnen Abtheilungen . . . . 173 Fuß.
das Steigen von den niedrigsten Punkten . . . . 119 „
Differenz: Gefäll 54 Fuß.

V. Abtheilung. Zweigbahn von Oos nach Baden.

Horizontal	45	Ruthen	Bahnhof zu Oos.
0,15 % oder 1:666 St. auf	22	„	
0,3 % „ 1:333 „ „	34	„	
Transport	101	Ruthen.	

			Transport	101 Ruthen.	
0,6 %	oder 1 : 166	St.	auf	44 „	
0,8 %	„ 1 : 125	„	„	267 „	
0,3 %	„ 1 : 333	„	„	200 „	
0,8 %	„ 1 : 125	„	„	710 „	
Horizontal	. . . . . .			60 „	Bahnhof zu Baden.
				1382 Ruthen = 0,93 Wegstunden.	

Von Oos ausgehend beträgt das Steigen 88 Fuß.

VI. Abtheilung. Zweigbahn von Appenweier nach Kehl.

Horizontal	1383 Ruthen	=	0,93 Wegstunden.
Von 0 bis einschl. 0,2 % oder 1:500	2340 „	=	1,58 „
„ 0,2 „ „ 0,3 % „ 1:333	740 „	=	0,50 „
	4463 Ruthen	=	3,01 Wegstunden.

Die Krümmungen der Bahn sind sehr günstig, denn die Radien der Curven haben meistens über 3000 Fuß Länge; jedoch ist eine, welche die Kehler Zweigbahn bei Appenweier verbindet, von 600 Fuß Radius angewendet.

Gütererwerbung. Für die Anlage der Bahn sammt Bahnhöfen von Mannheim bis Leopoldshöhe bei Basel und von Appenweier nach Kehl sind 1572 Morgen Geländ erforderlich, welche einen Aufwand von 2,206,674 fl. verursachen werden. – Der Durchschnittspreis per Morgen beträgt demnach 1403 fl.

Planum. Die Herstellung des Bahndammes einschließlich der Stationen von Mannheim bis Offenburg, und von Appenweier bis Kehl, hat eine Auffüllung von ungefähr 107,000 Cubikruthen Erdmasse erfordert, welche an bedeutenden Ab- und Aufträgen durch Dienstbahnen gefördert wurden. Die Kosten machten beiläufig 1,725,000 fl. — Ueber die Erdarbeiten der obern Bahnstrecke ist noch nichts veröffentlicht.

Uebergangswerke und Flußbauten. Auf der ganzen Bahn (mit Ausnahme von Oos-Baden) sind 101 größere Bauwerke, als Brücken, Viaducte und Durchfahrten, 754 kleine Durchlässe und Dohlen, 317 Wegübergänge und 31 Fluß- und Straßen-Correctionen erforderlich, welche einen Gesammtaufwand von 2,713,905 fl. verursachen werden. — Bemerkenswerthe Bauten sind: Die Brücken über die Pfinz, Alb, Murg, Rench, Acher, Kinzig, Elz und Dreisam; ferner die Viaducte bei Appenweier, Windschläg, Offenburg u. s. w.

Construction des Schienenweges. Der Bahndamm ist zu 25 Fuß Kronenbreite, für zwei Geleise ausreichend, angelegt, vorerst wurde jedoch nur 1 Geleise ausgeführt; in den Bahnhöfen befinden sich indessen mehrere Geleise. Die Spurweite beträgt 5⅓ Fuß oder 1,6 Meter. In Section I. besteht der Unterbau abwechselnd aus Quadern und eichenen Querschwellen, welche von Mitte zu Mitte 7,5 Fuß entfernt liegen und mit Kies und Schotter fundamentirt sind; auf diesen wurden die Langschwellen befestiget. Sämmtliche Schwellen wurden kyanisirt,

d. h. in Sublimatauflösung gebeizt. In Section II. sind die Quader weggelassen, und die Querschwellen 5 Fuß von einander entfernt gelegt. In Section III. und weiter aufwärts wurden die Querschwellen auf 7 Fuß Entfernung gelegt, jedoch Alles stark mit Steingestück fundamentirt. Von da an wurden nur die Querschwellen kyanisirt. — Die angewendeten Brückschienen wiegen 14 ℔ per laufenden Fuß und sind durch Hakenkloben befestigt. Die Schienenstöße sind durch Unterlagsplatten gesichert, und mittelst Deckplatten und Schraubenbolzen mit den Langschwellen verbunden. — Die Herstellung des ersten Geleises wird 5,281,892 fl. kosten; das zweite Geleise, welches gegenwärtig gelegt werden soll, wird bei Annahme von 16 ℔ Gewicht per laufenden Fuß Schienen um den Preis von 10 fl. 30 kr. per Ctr einen Kostenaufwand von 4,930,000 fl. verursachen.

Gebäude längs der Bahn. Im Ganzen sind erforderlich 35 Bahnwartshäuser I. Classe, 174 II. Classe, 42 III. Classe und die Haltpunkte bei Friedrichsfeld, St. Ilgen, Untergrombach, Weingarten, Malsch, Muggensturm, Sinzheim, Steinbach, Renchen, Kork, Niederschopfheim, Orschweier, Riegel, Dinglingen, Wolfenweiler, Heitersheim, Rheinweiler und Efringen. Die Kosten werden 490,577 fl. betragen.

Einfriedigung der Bahn. Diese wird durch ein Lattengeländer ausgeführt, an welches Maulbeerpflanzen und andere Gesträuche gepflanzt werden. Die Kosten betragen für die ganze Bahn 144,391 fl.

Bahnhöfe und Stationsplätze. Diese sind in einem so großen Maßstabe angelegt worden, daß sie muthmaßlich für den Bedarf von spätern Generationen ausreichen werden. — Die Bahn erhält 8 Hauptstationen: Mannheim, Heidelberg, Carlsruhe, Oos, Offenburg, Kehl, Freiburg und an der Schweizergrenze. Ferner 15 Zwischenstationen: Wiesloch, Langenbrücken, Bruchsal, Durlach, Ettlingen, Rastatt, Bühl, Achern, Appenweier, Dinglingen, Kenzingen, Emmendingen, Krotzingen, Müllheim und Schliengen. Sodann 18 Haltpunkte, welche oben unter „Gebäude längs der Bahn" schon aufgeführt sind. — Carlsruhe ist der Centralpunkt, sowohl für die Werkstätten, als auch für die Magazine; nächstdem erhalten Heidelberg, Offenburg, Freiburg und die Schweizergrenze größere Werkstätten. Die größeren Bahnhöfe messen von 800 bis 2000 Fuß in der Länge und 200 bis 500 Fuß in der Breite. Sämmtliche Stationen sind fest eingefriedigt. Längs der Bahn sind alle 4 bis 5 Wegstunden Wasserreservoirs und Kohlenmagazine eingerichtet. — Die Anlagekosten sämmtlicher Stationen (jedoch ohne Einrichtung) betragen 3,594,869 fl.

Betriebsmaterial. Für die ganze Bahn sind in Rechnung genommen: 78 Locomotiven nebst Tender, einschließlich Reservestücke, zu 2,340,000 fl. — Ferner 1 Hofstaatswagen, 10 Personenwagen I. Classe, 69 I. und II. Classe combinirt, 20 II. Classe, 163 III. Classe, 81 Stehwagen; zusammen 343 Personenwagen zu ungefähr 13,500 Plätzen für 764,050 fl., sodann 66 Gepäckwagen, 137 gedeckte Güterwagen, 138 offene Güterwagen, 103 Equipagen- und Viehwagen und 9 Pferde-

wagen; zusammen 453 Lastwagen zu ungefähr 33,000 Ctr Ladung für 786,750 fl.

Die Zweigbahn von Oos nach Baden bildet einen Theil der großherzoglich badischen Staatsbahn. Sie mißt 1382 Ruthen oder 0,93 Wegstunden. Sie erhält zu Baden am Eingange der Stadt einen kleinen Bahnhof. Der Bahndamm ist nur 14 Fuß breit für 1 Geleise angelegt worden. Das Bausystem ist dem der Hauptbahn gleich. Der Bau ist im Jahr 1843 in Angriff genommen, und die Bahn am 25. Juli 1845 eröffnet worden. Die Gesammtkosten dieser Zweigbahn werden sich auf ungefähr 300,000 fl. belaufen.

Main-Neckar-Eisenbahn. In Folge eines Staatsvertrags vom 25. Februar 1843 ist von den Regierungen des Großherzogthums Baden, des Großherzogthums Hessen und der freien Stadt Frankfurt der Bau einer Main-Neckar-Eisenbahn auf Staatskosten beschlossen worden. Der Bahnhof bei Frankfurt wird neben dem Taunusbahnhof erbaut. Die Bahn zieht hierauf über eine für dieselbe neu zu erbauende Brücke über den Main und sodann in gerader Richtung nach Darmstadt, woselbst der Centralbahnhof errichtet wird. Von hier zieht die Bahn an Weinheim und Ladenburg vorüber, überschreitet daselbst den Neckar und vereinigt sich bei Friedrichsfeld mit dem Bahndamm der badischen Hauptbahn, und endet in einem für dieselbe eigens erbauten Bahnhof zu Heidelberg. Ihre Länge beträgt 19,61 Wegstunden; davon ziehen 7,09 Stunden auf badischem Gebiet. Die Gesammtanlagekosten sind zu 6,809,367 fl. veranschlagt; von diesen hat die großherzogl. badische Regierung den sechsten Theil mit 1,134,895 fl. übernommen. Hiervon werden aber gedeckt durch den Ersatz, den Baden für den Bahndamm zwischen Heidelberg und Friedrichsfeld erhält, 50,000 fl.; so daß also das flüssig zu machende Bedürfniß zu 1,084,895 fl. anzunehmen ist. Hierzu kommt der Aufwand für Herstellung des zweiten Schienenweges von der Einmündung der Main-Neckar-Eisenbahn bei Friedrichsfeld bis in den mannheimer Bahnhof mit 274,300 fl. Mithin beträgt die Gesammtsumme für den Main-Neckar-Eisenbahnbau 1,359,195 fl.

Kinzigthal-Bodenseebahn. Der Bau einer Eisenbahn von Offenburg durch das Kinzig- und Donauthal in der Richtung zum Bodensee ist in Anregung gebracht worden. Die Zugsrichtung dieser Bahn ist durch Gebirge sehr beschränkt, sie wird über Donaueschingen ziehend sich in der Gegend bei Singen mit der constanz-baseler Bahn vereinigen. Die Vorarbeiten für diese Anlage haben im Sommer 1845 ihren Anfang genommen.

Basel-Constanzer Bahn. Sie wird von Constanz aus an der Nordseite des Untersees (Bodensee) geführt werden, und sich in der Gegend von Singen mit der vorstehenden Bahn vereinigen. Sodann in westlicher Richtung vor Schaffhausen sich dem Rheinthale zuwenden und bei Waldshut die züricher Bahn aufnehmen; ferner dem rechten Rheinufer entlang nach Leopoldshöhe bei Basel ziehen, und mit der badischen Hauptbahn in Verbindung treten. Die Vorarbeiten haben im Frühjahr 1845 begonnen. — Diese beiden Bahnen sollen auf Actien erbaut werden.

Kostenaufwand für die Bahnanlage.

Ord.-Zahl.	Bezeichnung der Sectionen.			Länge in Weg-stunden.	Kosten für die Bahn und ein Geleis.	Kosten für die Stations-Plätze.
					fl.	fl.
I.	Mannheim	bis	Heidelberg . .	4,25	823,820	572,297
II.	Heidelberg	„	Bruchsal . .	7,39	1,131,627	99,603
III.	Bruchsal	„	Carlsruhe . .	4,80	862,557	779,407
IV.	Carlsruhe	„	Rastatt . . .	5,40	948,336	110,013
V.	Rastatt	„	Oos	2,03	531,703	210,658
VI.	Oos	„	Appenweier .	7,20	1,720,147	162,792
VII.	Appenweier	„	Offenburg . .	1,75	387,223	236,860
VIII.	Offenburg	„	Dinglingen .	4,04	1,029,653	106,331
IX.	Dinglingen	„	Kenzingen . .	3,96	772,449	49,914
X.	Kenzingen	„	Freiburg . .	5,95	1,753,289	421,953
XI.	Freiburg	„	Müllheim . .	6,45	2,117,821	128,045
XII.	Müllheim	„	Schweizergr.	6,50	2,245,985	379,673
XIII.	Appenweier	„	Kehl	3,00	661,903	337,323
				62,72	14,986,513	3,594,869

	18,581,382 fl.
Für Vorbereitungs- und Verwaltungskosten .	550,000 „
Summe der Baukosten	19,131,382 fl.

Als Betriebsmaterial ist in Rechnung genommen:

78 Locomotiven einschließlich Reservestücke à 30,000 fl.	2,340,000 fl.
343 Personenwagen zu ungefähr 13,500 Plätzen . . .	764,050 „
456 Lastwagen zu ungefähr 33,000 Ctr Ladung . . .	786,750 „
Reservefond für die Wagen	77,540 „
Ausrüstungsgegenstände für die Locomotiven u. Wagenzüge	23,600 „
Summe der Transportmittel	3,991,940 fl.
Für Einrichtung der Bureaux und Wartsäle	64,550 „
„ „ „ Magazine und Bahnhöfe	49,800 „
„ „ „ Werkstätten	173,200 „
„ „ „ Bahnwartstell. und Geschirrdepôts .	37,575 „
Summe des Betriebsmaterials	4,317,065 fl.

Der Gesammtaufwand für die vom Staat in Ausführung genommenen Eisenbahnen wird betragen:

1) Mannheim-basel-kehler Eisenbahn:	
Baukosten der Bahn mit einem Geleise. . . .	19,131,382 fl.
Das zweite Geleise (58 Std. à 85,000 fl.) . .	4,930,000 „
Das Betriebsmaterial.	4,317,065 „
2) Die Zweigbahn von Oos nach Baden ungefähr.	300,000 „
3) Antheil an der Main-Neckar-Eisenbahn . . .	1,359,195 „
Summe	30,037,642 fl.

Die Verzugszinsen während der Bauzeit sind hierunter nicht begriffen. Die Anlagekosten der bis Juli 1845 vollendeten Eisenbahn von Mannheim bis Baden, Kehl und Freiburg von 50,9 Wegstunden mit einfachem Geleise betragen also nach vorstehender Rechnung etwa 18,000,000 fl.

Finanzverhältnisse. Der Kostenaufwand für die Bahnanlage wird durch Anleihen beigebracht; diese betragen: Nach dem Gesetz vom 10. September 1842 sollte eine Anleihe von 12,000,000 fl. gemacht werden; hiernach wurden aufgenommen:

1) Am 23. und 24. October 1842:

2600 Stück Eisenb.-Oblig.	à 1000 fl.	= 2,600,000 fl.		
6000 „ „ „	à 500 „	= 3,000,000 „		
10,000 „ „ „	à 100 „	= 1,000,000 „		
zu 3½ % Zins		6,600,000 fl.		
welche zu 92 fl. abgeschlossen wurden, also baar			. . .	6,072,000 fl.

2) Am 30. und 31. December 1842:

1500 Stück Eisenb.-Oblig.	à 1000 fl.	= 1,500,000 fl.		
3500 „ „ „	à 500 „	= 1,750,000 „		
5545 „ „ „	à 100 „	= 554,500 „		
zu 3½ % Zins		3,804,500 fl.		
welche zu 92 fl. abgeschlossen wurden, also baar			. . .	3,500,140 fl.

3) Am 31. Januar 1844:

1000 Stück Eisenb.-Oblig.	à 1000 fl.	= 1,000,000 fl.		
2500 „ „ „	à 500 „	= 1,250,000 „		
3328 „ „ „	à 100 „	= 332,800 fl.		
zu 3½ % Zins		2,582,800 fl.		
welche zu 94 fl. abgeschlossen wurden, also baar			. . .	2,427,832 fl.

4) Am 21. Februar 1845:

400,000 Stück Eisenbahnloose à 35 fl. = 14,000,000 fl.
welche einschließlich der Gewinne
3½ % Zinsen tragen.
Agio pro 100 fl. = 10 fl. 38 kr. macht = 1,488,666⅔ fl.

Also baar 15,488,666⅔ fl.

Summe Nominalwerth 26,987,300 fl.; baar erhalten 27,488,638⅔ fl.
(Diese Anleihen brachten dem Staate 501,338 fl. 40 kr. Ueberschuß.)

Nach dem Budget betragen bis Ende December 1845 die aufgenommenen Schulden:

Nach der Bilanz auf Ende December 1843 . . .	13,657,745 fl.
Noch zu berichtigender Tilgungsfonds pro 1843 . .	63,234 „
Nach dem Budget pro 1844 sind aufzunehmen . .	5,059,420 „
„ „ „ „ 1845 „ „ . .	4,273,089 „
Summe	23,053,488 fl.

Verwendung.

Für den Bau der Eisenbahn bis Ende December 1843	10,535,268 fl.
Nach dem Budget pro 1844	7,198,035 „
„ „ „ „ 1845	4,187,825 „
	= 21,921,128 fl.

	Transport	21,921,128 fl.
Rabatt auf ausgegebene Obligationen:		
1843	649,064 fl.	
1844	98,032 „	
1845	85,264 „	
		832,360 „
Kassenvorrath		300,000 „
	Summe wie oben	23,053,488 fl.

Rheinbayerische Eisenbahn. Für den Bau einer Eisenbahn von Ludwigshafen bei Mannheim nach Schifferstadt und Speyer, und von Schifferstadt nach Berbach zum Anschluß an die saarbrücken-metzer Eisenbahn hat sich im Jahr 1844 eine Actien-Gesellschaft gebildet. Der Kostenanschlag ist für die 25 Wegstunden lange Strecke Eisenbahn zu 6,711,161 fl., für die Stationen 850,000 fl., und für die Betriebsmittel zu 940,000 fl., zusammen auf 8,501,161 fl. berechnet. Bis zum August 1844 sind 17,050 Stück Actien à 500 fl. im Betrage von 8,525,000 fl. gezeichnet. Der Staat garantirt während 25 Jahren 4 % Zinsen; das etwaige fünfte Procent des Ertrages wird als Reserve betrachtet, aus welcher später die Zuschüsse gedeckt werden. Am Schlusse des fünfundzwanzigsten Jahres wird der Reservefonds unter die Actionäre vertheilt. Nach 25 Jahren kann der Staat die Bahn gegen Erstattung der Anlagekosten und des Gewinnes des sechsundzwanzigsten Jahres als freies Eigenthum erwerben. — Der Bau der Bahn wird eifrig betrieben. Die obere Leitung desselben ist dem königlich bayerischen Ingenieur Herrn Denis übertragen. — Anfangs April 1845 ist auch der Bau einer Eisenbahn von Speyer nach Lauterburg von der Regierung genehmigt worden.

Württembergischer Eisenbahnanschluß. Für die Verbindung der badischen Eisenbahn mit der württembergischen ist der eckenweier Hof als Fixpunkt gewählt. Zu diesem Punkt zu gelangen, führen von badischer Seite zwei Thäler ins Gebirg; das Saalthal von Bruchsal über Bretten und das Pfinzthal von Durlach über Pforzheim. Die erste Linie von Bruchsal bis zum eckenweier Hof mißt 7,3 Wegstunden; die andere Linie von Durlach bis eben dahin 9 Wegstunden. Die erste Linie ist weniger steil, und der Uebergang des Gebirges liegt auf württembergischem Gebiet; der erforderliche Tunnel ist also von dieser Regierung zu bauen. Die Bevölkerung beträgt auf dieser Strecke in Baden 41,547 und in Württemberg 13,838, zusammen 55,385 Personen. Die pforzheimer Linie dagegen liegt von Stuttgart zur badischen Bahn mehr rechtwinklich, und ist seit Jahrhunderten die Verkehrsstraße von Wien nach Paris. Die Bevölkerung der badischen Orte längs der Bahn beträgt 84,346, und die der württembergischen 8589, zusammen 92,935 Personen. Der Uebergang des Gebirges und der Bau des Tunnels fällt jedoch in dieser Linie auf badisches Gebiet. Trotz der größeren Bauschwierigkeiten verdient diese Linie wegen besserer Lage und muthmaßlich größerer Rentirung vor der andern den Vorzug. — Die badische Regierung hat sich dahin erklärt, diese Bahn nicht auf Staatskosten zu bauen, sondern dieselbe einer Actien-Gesellschaft zu überlassen.

Eisenbahn-Fahrten.

Täglich werden folgende Fahrten gemacht: **Aufwärts** von Mannheim bis Freiburg 3 Personen- und 1 Güterzug; ferner von Mannheim bis Baden 1 Fahrt und von Carlsruhe bis Freiburg 1 Fahrt; außerdem noch zwischen Mannheim und Heidelberg und zwischen Durlach und Carlsruhe eine Lokalfahrt. — **Abwärts** von Freiburg bis Mannheim 4 Personenzüge, von denen einer auch Güter befördert; ferner von Freiburg bis Carlsruhe 1 Fahrt, und von Baden bis Mannheim 1 Fahrt; außerdem noch zwischen Carlsruhe und Durlach, und zwischen Heidelberg und Mannheim eine Localfahrt. — Die Fahrten auf den **Zweigbahnen** von Oos nach Baden und von Appenweier nach Kehl influiren auf alle vorübergehenden Züge. — An Sonn- und Feiertagen finden noch zwischen Carlsruhe und Durlach, Ettlingen und Baden Localfahrten Statt. — Die Fahrzeit beträgt per Wegstunde 7 Minuten und per Meile 12 Minuten.

Bemerkungen zu den folgenden Tarifen.

Reisende haben sich vor der Abfahrt mit einem Fahrbillet zu versehen, welches jedoch nur für den bezeichneten Tag gilt. — Eine erwachsene Person kann ein Kind bis zum Alter von 4 Jahren frei mit sich führen. — Kinder von 4 bis 12 Jahren können mit ihrem Billet in der zunächst höheren Classe reisen. — Billete für die ganze Bahnlänge werden nur auf den Hauptstationen ausgegeben, jedoch nur für I. und II. Classe; die III. und IV. Classe hingegen, so wie Billete von Zwischenstationen nur für gewisse Entfernungen von etwa 16 bis 18 Wegstunden. — Die Taxe beträgt per Wegstunde I. Classe 11 kr., II Classe 7 1/2 kr., III. Classe 5 1/2 kr., Stehwagen $3^1/_2$ kr. — Wer sich unterwegs eigenmächtig aus dem Wagen entfernt, wird des Rechts für die Weiterfahrt verlustig. — **Reisegepäck** muß eine halbe Stunde vor der Abfahrt des Wagenzuges zur Expedition gebracht werden und mit einer Adresse versehen seyn. Die Administration übernimmt die Garantie für das Reisegepäck und vergütet dessen Verlust mit 1 1/2 fl. für jedes Pfund. — Jeder Reisende hat 10 ℔ kleines Gepäck unter eigener Aufsicht frei; alles andere Gepäck wird nach der Taxe (mindestens zu 3 kr.) berechnet. — Traglasten sind bis zu 60 ℔ frei und dürfen in den Stehwagen mitgenommen werden. — **Equipagen** müssen spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Wagenzuges in den Bahnhof verbracht seyn. Die Classification ist folgende: I. Classe schwere Reisewagen, schwer beladene Fourgons ꝛc., II. Classe leichte Reisewagen, bepackte Reisekaleschen, leichte Fourgons ꝛc. III. Classe leichte unbepackte Reisekaleschen und anderes leichtes Fuhrwerk. Die Taxe per Wegstunde beträgt I. Classe 1 fl., II. Classe 48 kr., III. Classe 36 kr. Die in oder auf den Wagen mitfahrenden Personen haben Fahrbillets für die III. Classe zu lösen. — **Pferde** werden ohne Führer nicht angenommen; derselbe hat für sich ein Fahrbillet zu lösen. — **Hunde** werden im Käfig transportirt und dürfen im Personenwagen nicht mitgenommen werden. Die niedrigste Taxe ist 3 kr. — **Viehtransporte** müssen spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Wagenzuges angemeldet und in den Bahnhof verbracht seyn. Jedem Viehtransport muß ein Führer zur Beaufsichtigung beigegeben seyn, welcher für sich ein Fahrbillet zu lösen hat. Die Taxe für einen ganzen Transportwagen beträgt für Großvieh 50 kr. und für Kleinvieh 40 kr. per Wegstunde. — Entschädigung für beschädigte oder entsprungene Thiere wird nicht geleistet. Einzelne Stücke Vieh werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn ein geeigneter Platz für dieselben übrig bleibt. — **Entfernungen** nach den Haltestellen lassen sich sehr leicht aus dem Personentarif Seite 18 berechnen. — **Güter** sind in den Bahnhof zu bringen und vom Empfänger dort abzuholen. Die Güter sind in 3 Classen abgetheilt: I. Classe Güter, welche alle nicht zu den zwei folgenden Classen gehörige Gegenstände in sich begreifen; II. Classe Rohproducte aller Art, Steine, Holz, Kohlen, Getreide, Gemüse, Obst, Mehl, Wein, Bier, Essig, leere Fässer und Packkästen, unverarbeitete Metalle und grobe Gußwaaren; III. Classe Eilgüter, welche mit den zunächst abgehenden Personenzügen befördert werden, und Güter, welche im Verhältnisse zum Gewicht einen großen Raum einnehmen. Zu jeder Sendung hat der Absender einen offenen mit seinem Namen unterzeichneten Frachtbrief auszustellen.

Tarif für die Beförderung von Personen und deren Reisegepäck.

Hauptbahn. Von **Mannheim** nach	Entfernung in Std.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Stehwagen.	Reise-Gepäck 10 T.
		St. M.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	kr.
Friedrichsfeld	2,03	— 18	— 21	— 15	— 12	— 6	1
Heidelberg	4,20	— 36	— 48	— 33	— 24	— 15	2
St. Ilgen	6,00	— 59	1. 6	— 45	— 33	— 21	2
Wiesloch	7,21	1. 12	1. 21	— 54	— 39	— 24	3
Langenbrücken	9,53	1. 31	1. 45	1. 12	— 51	— 33	3
Bruchsal	11,60	1. 50	2. 9	1. 27	1. 3	— 42	4
Untergrombach	12,75	2. 1	2. 21	1. 36	1. 9	— 45	4
Weingarten	13,60	2. 10	2. 30	1. 42	1. 15	— 48	5
Durlach	15,41	2. 24	2. 48	1. 54	1. 24	— 54	5
Carlsruhe	16,37	2. 35	3 —	2. 3	1. 30	— 57	5
Ettlingen	17,92	3. 4	3. 18	2. 15	1. 39	1. 3	6
Malsch	19,77	3. 19	3. 39	2. 30	1. 48	1. 9	6
Muggensturm	20,65	3. 28	3. 48	2. 36	1. 54	1. 12	7
Rastatt	21,77	3. 42	4 —	2. 42	2 —	1. 15	7
Oos	23,80	4. 0	4. 21	2. 57	2. 12	1. 21	8
Sinzheim	24,63	4. 12	4. 30	3. 6	2. 18	1. 24	8
Steinbach	25,32	4. 17	4. 39	3. 12	2. 21	1. 27	8
Bühl	26,28	4. 28	4. 48	3. 18	2. 24	1. 30	8
Achern	28,16	4. 46	5. 9	3. 30	2. 36	1. 36	9
Renchen	29,62	4. 59	5. 27	3. 42	2. 42	1. 42	9
Appenweier	30,99	5. 10	5. 42	3. 54	2. 51	1. 48	10
Offenburg	32,73	5. 29	6 —	4. 6	3 —	1. 54	10
Niederschopfheim	34,78	5. 53	6. 21	4. 21	3. 12	2 —	11
Dinglingen	36,79	6. 7	6. 45	4. 36	3. 21	2. 9	12
Orschweier	38,65	6. 23	7. 6	4. 51	3. 33	2. 15	12
Kenzingen	40,72	6. 40	7. 27	5. 6	3. 45	2. 21	13
Riegel	41,81	6. 51	7. 39	5. 15	3. 51	2. 27	13
Emmendingen	43,35	7. 6	7. 57	5. 24	3. 57	2. 30	14
Denzlingen	45,02	7. 25	8. 15	5. 39	4. 6	2. 36	14
Freiburg	46,88	7. 43	8. 36	5. 51	4. 18	2. 42	15
Zweigbahnen von							
Oos nach Baden	0,95	— 11	— 21	— 15	— 12	— 6	1
Von **Appenweier**							
nach Kork	1,84	— 15	— 21	— 15	— 9	— 6	1
„ Kehl (b. Straßb.)	2,77	— 23	— 30	— 21	— 15	— 9	1

Der Betrag für jede beliebige Bahnstrecke auf der Hauptbahn ergibt sich, wenn die Zahlen von dem Orte, wo man aufsteigt, von denen, wo man absteigen will, subtrahirt werden; und nach einer Zweigbahn-Station ist die weitere Strecke zuzurechnen.

Tarif für die Beförderung von Personen und deren Reisegepäck.

(Nach dem Alphabet.) Von **Appenweier** nach	Entfernung in Stunden.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Stehwagen.	Reise-Gepäck 10 ℔
		St. Mt.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	kr.
Baden	8 1/8	1. 18	1. 42	1. 9	— 51	— 30	3
Bruchsal . . .	19 3/8	3. 6	3. 33	2. 24	1. 48	1. 6	6
Carlsruhe . . .	14 5/8	2. 11	2. 42	1. 51	1. 21	— 51	5
Dinglingen . .	5 3/4	— 57	1. 3	— 42	— 33	— 21	2
Emmendingen .	12 3/8	1. 55	2. 15	1. 33	1. 9	— 42	4
Freiburg . . .	15 7/8	2. 32	2. 54	2 —	1. 27	— 57	5
Heidelberg . .	26 3/4	4. 7	4. 54	3. 21	2. 27	1. 33	9
Kehl	2 3/4	— 23	— 30	— 21	— 15	— 9	1
Kenzingen . .	9 3/4	1. 30	1. 48	1. 12	— 54	— 33	3
Offenburg . .	1 3/4	— 14	— 18	— 12	— 9	— 6	1
Rastadt . . .	9 1/4	1. 24	1. 42	1. 9	— 51	— 33	3
Von **Baden** nach							
Bruchsal . . .	13 1/8	2 —	2. 36	1. 48	1. 18	— 48	4
Carlsruhe . .	8 3/8	1. 11	1. 42	1. 9	— 54	— 33	3
Dinglingen . .	14	2. 23	2. 45	1. 54	1. 24	— 51	5
Emmendingen .	20 1/2	3. 21	3. 57	2. 42	2 —	1. 15	7
Freiburg . . .	24	3. 58	4. 36	3. 9	2. 18	1. 27	8
Heidelberg . .	20 5/8	3 —	3. 57	2. 42	2 —	1. 15	7
Kehl	10 7/8	1. 48	2. 12	1. 30	1. 6	— 42	4
Kenzingen . .	17 7/8	2. 56	3. 27	2. 21	1. 45	1. 6	6
Mannheim . .	24 3/4	3. 42	4. 45	3. 15	2. 24	1. 30	8
Offenburg . .	9 7/8	1. 42	2 —	1. 21	1 —	— 36	3
Rastadt . . .	3	— 28	— 42	— 30	— 24	— 12	1
Von **Bruchsal** nach							
Carlsruhe . .	4 3/4	— 41	— 51	— 36	— 27	— 18	2
Dinglingen . .	25 1/4	4. 9	4. 39	3. 9	2. 18	1. 27	8
Emmendingen .	31 3/4	5. 7	5. 51	3. 57	2. 54	1. 51	10
Freiburg . . .	35 1/4	5. 44	6. 27	4. 24	3. 15	2. 3	11
Heidelberg . .	7 3/8	1 —	1. 21	— 54	— 42	— 27	3
Kehl	22 1/8	3. 37	4. 3	2. 45	2. 3	1. 18	7
Kenzingen . .	29 1/8	4. 42	5. 21	3. 39	2. 39	1. 42	9
Offenburg . .	21 1/8	3. 28	3. 51	2. 39	1. 57	1. 15	7
Rastadt . . .	10 1/8	1. 41	1. 51	1. 15	— 57	— 36	4
V. **Carlsruhe** n.							
Dinglingen . .	20 3/8	3. 23	3. 45	2. 33	1. 51	1. 12	7
Durlach . . .	1	— 8	— 12	— 9	— 6	— 3	1
Emmendingen .	27	4. 20	4. 57	3. 24	2. 30	1. 33	9
Ettlingen. . .	1 1/2	— 14	— 18	— 12	— 9	— 6	1
Freiburg . . .	30 1/2	4. 58	5. 36	3. 48	2. 48	1. 45	10

(Nach dem Alphabet.) Von **Carlsruhe** nach	Entfernung in Stunden.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Stehwagen.	Reise-Gepäck 10 ℔
		St. M.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	kr.
Heidelberg . .	12 1/8	1. 50	2. 12	1. 30	1. 6	— 42	4
Kehl	17 3/8	2. 48	3. 12	2. 9	1. 36	1 —	6
Kenzingen . .	24 3/8	3. 56	4. 27	3. 3	2. 15	1. 24	8
Offenburg . .	16 3/8	2. 40	3 —	2. 3	1. 30	— 57	5
Rastadt . . .	5 3/8	— 52	1 —	— 39	— 30	— 18	2
V. **Dinglingen** n.							
Emmendingen .	6 1/2	— 58	1. 12	— 48	— 36	— 24	2
Freiburg . . .	10 1/8	1. 35	1. 51	1. 15	— 57	— 36	4
Heidelberg . .	32 5/8	5. 4	6 —	4. 6	3 —	1. 57	10
Kehl	8 5/8	1. 17	1. 36	1. 6	— 48	— 30	3
Kenzingen . .	3 7/8	— 33	— 42	— 30	— 21	— 15	2
Offenburg . .	4 1/8	— 31	— 45	— 30	— 24	— 15	2
Rastadt . . .	15	2. 21	2. 45	1. 54	1. 24	— 54	5
V. **Emmending**. n.							
Freiburg . . .	3 1/2	— 37	— 39	— 27	— 18	— 12	2
Heidelberg . .	39 1/8	5. 50	7. 9	4. 54	3. 33	2. 18	12
Kehl	15 5/8	2. 3	2. 48	1. 54	1. 24	— 54	5
Kenzingen . .	2 5/8	— 19	— 30	— 21	— 15	— 9	1
Offenburg . .	10 5/8	1. 17	1. 57	1. 21	— 57	— 36	4
Rastadt . . .	21 5/8	3. 7	3. 57	2. 42	2 —	1. 15	7
Von **Freiburg** n.							
Heidelberg . .	42 3/4	6. 15	7. 51	5. 21	3. 54	2. 30	13
Kehl	18 5/8	2. 28	3. 24	2. 21	1. 42	1. 6	6
Kenzingen . .	6 1/8	— 44	1. 6	— 45	— 33	— 21	2
Offenburg . .	14 1/8	1. 42	2. 36	1. 45	1. 18	— 48	5
Rastadt . . .	25 1/8	3. 32	4. 36	3. 9	2. 18	1. 27	8
V. **Heidelberg** n.							
Kehl	29 5/8	4. 41	5. 27	3. 42	2. 42	1. 42	9
Kenzingen . .	36 1/2	5. 46	6. 42	4. 33	3. 21	2. 6	11
Offenburg . .	28 1/2	4. 32	5. 15	3. 33	2. 36	1. 39	9
Rastadt . . .	17 5/8	2. 45	3. 15	2. 12	1. 36	1. 3	6
Von **Kehl** nach							
Kenzingen . .	12 1/2	2 —	2. 18	1. 33	1. 9	— 45	4
Mannheim . .	33 3/4	5. 22	6. 12	4. 12	3. 6	1. 57	11
Offenburg . .	4 1/2	— 45	— 51	— 33	— 24	— 15	2
Rastadt . . .	12	1. 57	2. 12	1. 30	1. 6	— 42	4
V. **Kenzingen** n.							
Offenburg . .	8	— 58	1. 27	1 —	— 45	— 27	3
Rastadt . . .	19	2. 48	3. 30	2. 24	1. 45	1. 6	6
V. **Offenburg** n.							
Rastadt . . .	11	1. 42	2 —	1. 24	1 —	— 39	4

Tarif für den Transport von Equipagen, Pferden und Hunden.

(Nach dem Alphabet.) Von **Baden** nach	Reisewagen I. Classe.	Reisewagen II. Classe.	Reisewagen III. Classe.	1 Pferd.	1 Hund.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Carlsruhe	8. 23	6. 42	5. 2	3. 21	— 17
Freiburg	24 —	19. 12	14. 24	9. 36	— 48
Heidelberg	20. 38	16. 30	12. 23	8. 15	— 42
Kehl	10. 53	8. 42	6. 32	4. 21	— 22
Mannheim	24. 45	19. 48	14. 51	9. 54	— 50
Offenburg	9. 53	7. 54	5. 56	3. 57	— 20
Rastadt	3 —	2. 24	1. 48	1. 12	— 6
Von **Carlsruhe** nach:					
Freiburg	30. 30	24. 24	18. 18	12. 12	1. 1
Heidelberg	12. 8	9. 42	7. 17	4. 51	— 25
Kehl	17. 23	13. 54	10. 26	6. 57	— 35
Mannheim	16. 23	13. 6	9. 50	6. 33	— 33
Offenburg	16. 23	13. 6	9. 50	6. 33	— 33
Rastadt	5. 23	4. 18	3. 14	2. 9	— 11
Von **Freiburg** nach:					
Heidelberg	42. 45	34. 12	25. 39	17. 6	1. 26
Kehl	18. 38	14. 54	11. 11	7. 27	— 38
Mannheim	46. 53	37. 30	28. 8	18. 45	1. 34
Offenburg	14. 8	11. 18	8. 29	5. 39	— 29
Rastadt	25. 8	20. 6	15. 5	10. 3	— 51
Von **Heidelberg** nach:					
Kehl	29. 38	23. 42	17. 47	11. 51	1 —
Mannheim	4. 15	3. 24	2. 33	1. 42	— 9
Offenburg	28. 30	22. 48	17. 6	11. 24	— 57
Rastadt	17. 38	14. 6	10. 35	7. 3	— 36
Von **Kehl** nach:					
Mannheim	33. 45	27 —	20. 15	13. 30	1. 8
Offenburg	4. 30	3. 36	2. 42	1. 48	— 9
Rastadt	12 —	9. 36	7. 12	4. 48	— 24
Von **Mannheim** nach:					
Offenburg	32. 45	26. 12	19. 39	13. 6	1. 6
Rastadt	21. 45	17. 24	13. 3	8. 42	— 44
Von **Offenburg** nach:					
Rastadt	11 —	8. 48	6. 36	4. 24	— 22

Tarif für den Transport von Schlachtvieh.

(Nach dem Alphabet.) Von **Carlsruhe** nach	Ein ganzer Wagen für Groß-Vieh.	Ein ganzer Wagen für Klein-Vieh.	1 Stück schweres Rindvieh.	1 Stück kleines Rindvieh.	1 Schwein.	1 Kalb oder Schaf.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Freiburg	25. 25	20. 20	5. 5	4. 4	1. 17	1. 1
Heidelberg . . .	10. 7	8. 5	2. 2	1. 37	— 31	— 25
Kehl	14. 29	11. 35	2. 54	2. 19	— 44	— 35
Kenzingen . . .	20. 19	16. 15	4. 4	3. 15	1. 1	— 49
Mannheim . . .	13. 39	10. 55	2. 44	2. 11	— 41	— 33
Offenburg . . .	13. 39	10. 55	2. 44	2. 11	— 41	— 33
Rastadt	4. 29	3. 35	— 54	— 43	— 14	— 11
Von **Freiburg** nach						
Heidelberg . . .	35. 38	28. 30	7. 8	5. 42	1. 47	1. 26
Kehl	15. 32	12. 25	3. 7	2. 29	— 47	— 38
Kenzingen . . .	5. 7	4. 5	1. 2	— 49	— 16	— 13
Mannheim . . .	39. 4	31. 15	7. 49	6. 15	1. 58	1. 34
Offenburg . . .	11. 47	9. 25	2. 22	1. 53	— 36	— 29
Rastadt	20. 57	16. 45	4. 12	3. 21	1. 3	— 51
Von **Heidelberg** nach						
Kehl	24. 42	19. 45	4. 57	3. 57	1. 15	1 —
Kenzingen . . .	30. 25	24. 20	6. 5	4. 52	1. 32	1. 13
Mannheim . . .	3. 33	2. 50	— 43	— 34	— 11	— 9
Offenburg . . .	23. 45	19 —	4. 45	3. 48	1. 12	— 57
Rastadt	14. 42	11. 45	2. 57	2. 21	— 45	— 36
Von **Kehl** nach						
Kenzingen . . .	10. 25	8. 20	2. 5	1. 40	— 32	— 25
Mannheim . . .	28. 8	22. 30	5. 38	4. 30	1. 25	1. 8
Offenburg . . .	3. 45	3 —	— 45	— 36	— 12	— 9
Rastadt	10 —	8 —	2. —	1. 36	— 30	— 24
Von **Kenzingen** nach						
Mannheim . . .	33. 58	27. 10	6. 48	5. 26	1. 42	1. 22
Offenburg . . .	6. 40	5. 20	1. 20	1. 4	— 20	— 16
Rastadt	15. 50	12. 40	3. 10	2. 32	— 48	— 38
Von **Mannheim** nach						
Offenburg . . .	27. 18	21. 50	5. 28	4. 22	1. 22	1. 6
Rastadt	18. 8	14. 30	3. 38	2. 54	— 55	— 44
Von **Offenburg** nach						
Rastadt	9. 10	7. 20	1. 50	1. 28	— 28	— 22

Tarif für den Gütertransport, für 1 Ctr. und 100 fl. Versicherungswerth.

(Nach dem Alphabet.) Von **Baden** nach	Güter-Classe I.	Güter-Classe II.	Güter-Classe III.	Versicher.-Taxe.	(Nach dem Alphabet.) Von **Dinglingen** nach	Güter-Classe I.	Güter-Classe II.	Güter-Classe III.	Versicher.-Taxe.
	kr.	kr.	kr.	kr.		kr.	kr.	kr.	kr.
Bruchsal	13	10	20	2	Mannheim	32	25	47	3
Carlsruhe	9	7	13	2	Offenburg	7	6	11	2
Dinglingen . . .	15	12	22	2	Rastadt	16	13	24	2
Durlach	9	8	14	2	Von **Durlach** nach				
Freiburg	23	18	34	3	Freiburg	28	23	42	3
Heidelberg	20	16	30	2	Heidelberg	12	10	18	2
Kehl	10	8	15	2	Kehl	16	13	24	2
Kenzingen	19	15	28	2	Kenzingen	25	20	37	3
Mannheim	20	16	30	2	Mannheim	13	11	20	2
Offenburg	10	8	15	2	Offenburg	16	13	24	2
Rastadt	4	3	6	2	Rastadt	7	6	10	2
Von **Bruchsal** n.					Von **Freiburg** n.				
Carlsruhe	6	5	8	2	Heidelberg	39	32	58	2
Dinglingen . . .	25	20	37	3	Kehl	14	11	20	2
Durlach	5	4	7	2	Kenzingen	7	5	10	2
Freiburg	32	26	48	3	Mannheim	40	32	60	3
Heidelberg	9	7	13	2	Offenburg	16	13	24	2
Kehl	20	16	30	2	Rastadt	24	19	36	3
Kenzingen	28	23	42	3	V. **Heidelberg** n.				
Mannheim	11	9	16	2	Kehl	26	21	39	3
Offenburg	20	16	30	2	Kenzingen	35	28	53	3
Rastadt	10	8	15	2	Mannheim	5	4	8	2
V. **Carlsruhe** n.					Offenburg	26	21	39	3
Dinglingen . . .	20	16	30	2	Rastatt	17	14	26	2
Durlach	2	2	3	2	Von **Kehl** nach				
Freiburg	28	23	42	3	Kenzingen	9	7	14	2
Heidelberg	13	10	19	2	Mannheim	26	21	39	3
Kehl	16	13	24	2	Offenburg	5	4	7	2
Kenzingen	24	20	36	3	Rastatt	11	9	16	2
Mannheim	13	11	20	2	V. **Kenzingen** n.				
Offenburg	16	13	24	2	Mannheim	36	29	53	3
Rastadt	6	5	9	2	Offenburg	11	9	16	2
V. **Dinglingen** n.					Rastadt	20	16	29	2
Durlach	21	17	31	2	V. **Mannheim** n.				
Freiburg	10	8	15	2	Offenburg	26	21	39	3
Heidelberg	31	25	47	3	Rastadt	18	14	26	2
Kehl	5	4	8	2	V. **Offenburg** n.				
Kenzingen	5	4	8	2	Rastatt	11	9	16	2

Frequenz auf der großherzoglich badischen Eisenbahn seit deren Eröffnung.

Von Mannheim nach	Länge d. Bahn in Wegstunden.	Betriebszeit.	Fahr-Tage.	Personenzahl.	Centner Güter.	Einnahmen für Personen.	Einnahmen für Güter.	Total-Einnahme.	Einnahme per Tag u. Wegst.
						fl.	fl.	fl.	fl.
Heidelberg	4,20	12. Sept. 1840 bis 31. Dec.	104	63,283	1,442	20,709	299	21,008	48,10
"	"	1. Jan. 1841 bis 31. Dec.	357	270,457	7,394	87,317	1,456	88,773	59,21
"	"	1. " 1842 " 31. "	365	307,692	8,043	93,111	4,203	97,314	63,48
"	"	1. " 1843 " 9. April.	99	791,568	—	—	—	324,785	68,09
Carlsruhe	16,37	10. April 1343 bis 31. Decb.	266						
"	"	Monat Januar 1844	31	45,035	—	17,765	896	18,661	86,05
"	"	" Februar "	29	46,521	—	17,700	1,034	18,734	
"	"	" März "	31	59,617	—	22,826	1,587	24,413	
"	"	" April "	30	76,247	—	28,899	1,454	30,353	
Rastadt	21,77	1. Mai 1844 bis 5. Mai	5	139,411	—	53,726	2,321	56,047	
Oos	23,80	6. " " " 31. "	26						
Kehl und Offenburg	35,50	Monat Juni 1844	30	204,396	—	93,002	5,705	98,707	
"	"	" Juli "	31	173,748	—	98,499	8,475	106,974	
"	"	1. August bis 19. August	19	185,271	18,009	106,785	16,457	123,242	
Gütertransport	"	20. " " 31. "	12						
	"	Monat September 1844	30	171,611	55,884	99,136	29,217	128,353	
"	"	" October "	31	148,562	96,451	78,311	39,624	117,935	
"	"	" November "	30	113,865	99,691	53,563	37,359	90,922	
"	"	" December "	31	85,973	94,835	39,385	33,023	72,408	
"	"	" Januar 1845	31	83,721	58,890	36,238	20,809	57,047	79,82
"	"	" Februar "	28	65,442	52,910	29,021	18,507	47,528	
"	"	" März "	31	95,708	65,046	44,735	23,323	68,058	
"	"	" April "	30	118,257	92,921	54,652	34,036	88,688	
"	"	" Mai "	31	172,357	112,929	81,612	44,130	125,742	
"	"	" Juni "	30	156,804	115,685	79,818	46,002	125,820	

2. Elsäßische Eisenbahnen.

(Straßburg-Basel-Thann.)

Zugskarte bei D.-Z. 1.

Obgleich das Elsaß nicht mehr zu Deutschland gehört, so haben wir dennoch dessen Eisenbahnen hier einzureihen für nöthig erachtet, theils, weil die straßburg-baseler Bahn zur Zeit als Fortsetzung der badischen Bahn zur Verbindung zwischen Mannheim und Basel dient, und weil dieselbe später als Concurrenzbahn der badischen Bahn gegenüber liegt, und in dieser Beziehung manches Interesse bieten dürfte.

Die Eisenbahnen des Elsaßes umfassen: 1) die Bahn von Straßburg nach Basel; und 2) die Bahn von Mühlhausen nach Thann. Jedes dieser Unternehmen ist für sich bestehend; der Betrieb jedoch wird auf beiden gemeinschaftlich besorgt. Die Anlage der Bahn von Mühlhausen nach Thann ist früher als die von Straßburg nach Basel bewilligt; erstere datirt sich vom 17. Juli 1837, die andere vom 6. März 1838. Aus dieser Ursache werden diese Bahnen hier jede besonders abgehandelt.

Straßburg-Basel.

Die Errichtung dieser Eisenbahn ist durch ein Gesetz vom 6. März 1838 bestätigt, welches den Herren Nikolaus Köchlin und Brüdern die Concession ertheilt, zu diesem Zweck Actien in Umlauf zu bringen und eine anonyme Gesellschaft zu bilden. — Die Concession ist auf 70 Jahre vom Datum des Gesetzes ertheilt worden. Es wurden hierzu von der Regierung folgende Bedingungen gestellt: das Unternehmen binnen 6 Jahren vollständig auszuführen; und im Fall in Rheinbayern von der Rheinschanze bei Mannheim (Ludwigshafen) nach Lauterburg eine Eisenbahn erbaut werden sollte, ist die Gesellschaft verpflichtet, die Bahn von Straßburg bis Lauterburg zu verlängern, und zwar binnen 5 Jahren. — Das Gelände sollte für 2 Geleise erworben, und die Kunstwerke ebenfalls für 2 Geleise ausgeführt werden; indeß waren die Unternehmer nur gehalten, vorerst ein Geleise mit Kreuzungen (Ausweichungen) anzulegen. Sobald das erste Schienengeleise vollendet, sey ein zweites anzulegen; außerdem 14 dreifache Geleise zu Ausweichungen, jedes von 200 Meter Länge anzulegen, und endlich die Eisenbahn entweder über oder unter die Staatsstraßen zu führen, und zwar so, daß die Passage für das Fuhrwerk immer frei bleibt. — Die Bausumme war im Project auf 26,000,000 Fr. veranschlagt, jedoch nur für ein Geleise vorgesehen. Durch die vorstehende Vermehrung der Arbeiten sind die Baukosten von 26,000,000 auf 42,000,000 Fr. erhöht worden. — Die Bahn erhielt hiernach in ihrer ganzen Ausdehnung eine Breite von 8 Meter und zwei Geleise. Die Spurweite beträgt 1,44 Meter. Die Schienen sind von

gewalztem Eisen, 4,5 Meter lang, und wiegen 112,5 Kilogramme. Sie ruhen in gußeisernen Stühlen und werden durch Holzkeile festgehalten. Die Stühle sind auf Quader und Querschwellen befestigt; letztere sind bei großen Auffüllungen angewendet. Die Quader sind mit Schotter, und die Querschwellen mit Kies fundamentirt.

Der Zug der Bahn ist folgender: Sie beginnt in Straßburg am Kronenburger Thor, zieht um die westlichen Festungswerke, geht an Erstein, Schlettstadt und Colmar vorüber und vereinigt sich bei Lutterbach mit der thanner Eisenbahn. Hierauf wendet dieselbe in einem Bogen nach Mühlhausen, zieht an Sierneß vorüber, passirt bei St. Louis die Schweizergränze, welche Stelle längere Zeit der Bahn als Endpunkt diente, und endet gegenwärtig in Basel.

Durch einen Staatsvertrag vom 21. Juni 1843 mit dem Kanton Basel-Stadttheil wurde die Verlängerung der Bahn von St. Louis bis Basel festgestellt. Die Länge dieser Bahnstrecke beträgt 0,6 Lieues oder ungefähr 1/3 deutsche Meile. — Die Gesellschaft erhielt für den Bau und Betrieb dieser Bahnstrecke eine Concession auf 99 Jahre. — Der Bahnhof wird als Endstation angelegt; der Grund und Boden bleibt Eigenthum des Cantons. Die Gesellschaft hat die Bahn und Station zu bauen; ferner eine Brücke und ein neues Thor zu Basel, welches Eigenthum der Stadt wird. Der Boden für die Station wurde unentgeldlich hergegeben, und der für die Bahnstrecke im halben Preis bis höchstens 50,000 Fr. — Die Gesellschaft ist vorerst zur Legung eines Geleises verpflichtet; zum zweiten erhält dieselbe von der Cantons-Regierung 50,000 Fr. Zuschuß. — Der Tarif wurde von der Cantons-Regierung für diese Strecke festgestellt, und der Gesellschaft ferner zur Bedingung gemacht, zur Hälfte das nöthige Personal aus Bürgern der Stadt Basel anzustellen. — Briefe und Pakete unter $12^{1}/_{2}$ ℔ unterliegen dem Postzwang. Die Gesellschaft hat dem Staate für jede von Basel abgehende Person 3 Ct. Abgabe zu leisten. Die bestehenden Zölle und Gefälle bleiben auch für die Eisenbahn in Anwendung, und ist zu diesem Zweck eine Zollstätte im Bahnhof errichtet. — Die Gesellschaft ist auch verpflichtet, der Cantons-Regierung beglaubigte Auszüge über den Verkehr aus ihren Büchern auf Verlangen vorzulegen. — Die Cantons-Regierung hat sich den Ankauf der Bahn und Station vorbehalten, und zwar im ersten Jahre für 1,300,000 Fr., und in späteren Jahren um so viel Procente niedriger, als die Bahn Jahre im Betrieb war, so daß nach 99 Jahren das Ganze der Stadtgemeinde unentgeldlich zufällt.

Nivellement.

Länge.	Neigung.	Höhe am Endpunkte.	Nahe gelegene Orte.
2740 Meter	1 : 5000 St.	0 Meter	Pr. Wartsaal b. Kronenb. Th.
		0,55 „	Königshofen.
3510 „	1 : 5000 „	1,25 „	
6690 „	1 : 910 „	8,61 „	Geispolsheim.
6411 „	1 : 1176 „	14,06 „	Limersheim.
4345 „	1 : 1000 „	18,40 „	Erstein.
7698 „	1 : 3030 „	20,94 „	Benfeld.
5482 „	1 : 1170 „	25,63 „	Kogenheim.
4968 „	1 : 500 „	35,57 „	Ebersheim.
1889 „	1 : 2500 „	36,33 „	
700 „	1 : 400 Fl.	34,58 „	
2550 „	1 : ∞	34,58 „	Schlettstadt.
3292 „	1 : 435 St.	42,15 „	St. Hypolite.

50,275 Meter Transport.

Länge.		Neigung.		Höhe am Endpunkte.		Nahe gelegene Orte.
50,275	Meter	Transport.				
4074	„	1 : 625	St.	48,66	Meter	Rappoldsweiler.
1694	„	1 : 400	Fl.	44,39	„	Ostheim.
3672	„	1 : ∞		44,39	„	Bennweiler.
5975	„	1 : 500	St.	56,39	„	Colmar.
5373	„	1 : ∞		56,39	„	Eguisheim.
9106	„	1 : 1110	„	64,58	„	Ruffach.
15918	„	1 : 285	„	120,29	„	Bollweiler.
2271	„	1 : 435	„	125,51	„	Wittelsheim.
1000	„	1 : 3333	Fl.	125,18	„	
7250	„	1 : 500	„	110,68	„	Lutterbach.
2250	„	1 : 500	„	104,77	„	Dornach.
1525	„	1 : ∞		104,77	„	Mühlhausen.
2000	„	1 : 435	„	100,15	„	
4250	„	1 : 833	„	94,85	„	Rixheim.
7774	„	1 : 1428	St.	100,29	„	
4000	„	1 : 400	„	110,29	„	Sierenz.
4604	„	1 : 740	„	116,51	„	Bartenheim.
1694	„	1 : 1250	„	117,87	„	
7082	„	1 : 600	„	129,16	„	St. Louis.
1836	„	1 : ∞		129,16	„	Basel.

143,623 Meter = 32,32 franz. Lieues oder badische Wegstunden = 19,39 geogr. Meilen.

Der provisorische Wartsaal am Kronenburger-Thor zu Straßburg liegt demnach 129,16 Meter tiefer als der neue Bahnhof zu Basel. Die Stationen liegen horizontal; jedoch innerhalb der nebenstehenden Strecken. — Der Münsterplatz zu Straßburg liegt 145,8 Meter über dem Meere, und der Anfangspunkt der Bahn etwa 5 Meter tiefer.

Stationsentfernungen.

	Kilom.		Kilom.		Kilom.
Straßburg	—	St. Hypolite . . .	5,5	Lutterbach	7
Königshofen	3	Rappoldsweiler . .	4,5	Dornach.	2,5
Geispolsheim . . .	7	Ostheim	3	Mühlhausen . . .	3
Fegersheim	3	Bennweiler	3	Rixheim	5,5
Limersheim	3,5	Colmar	6	Habsheim.	1,5
Erstein.	4,5	Eguisheim	4,5	Sierenz	10
Matzenheim	3	Herrlisheim. . . .	2,5	Bartenheim. . . .	3,5
Benfeld	3,5	Ruffach	6,5	St. Louis	7,5
Kogenheim	5,5	Merxheim	5,5	Basel	6,5
Ebersheim	4,5	Bollweiler.	7	Summe	143,5
Schlettstadt	6,5	Wittelsheim. . . .	4,5		

An bemerkenswerthen Kunstbauten sind vorhanden: 1. Zu Königshofen ein Viaduct von 2 Bogen, über welchen die Staatsstraße von Paris nach Straßburg zieht; er kostet ungefähr 28,000 Franken. —

2. Ueber den Canal der Brusche eine Brücke von 3 Bogen von Gußeisen. — 3. Ueber den Fluß der Brusche eine Brücke von 3 Bogen in Mauerwerk von 40 Meter Oeffnung; kostet ungefähr 60,000 Franken. — 4. Ueber den Gießen bei Schlettstadt eine Brücke von Mauerwerk mit 5 Bogen und 30 Meter Oeffnung. — 5. Ueber die Fecht bei Colmar eine hölzerne Brücke von 8 Durchlässen, deren Pfeiler und Widerlager von Stein sind, mit 56 Meter Oeffnung; kostet ungefähr 75,000 Franken. — 6. Bei Lutterbach ein Viaduct, über welchen die Staatsstraße von Bar-le-Duc nach Basel führt. — 7. Ueber die Dollern zwischen Lutterbach und Dornach eine Brücke von 3 Bogen in Mauerwerk mit 27 Meter Oeffnung. — 8. Für das Ueberschwemmungsgebiet der Ill zwischen Dornach und Mühlhausen ein Viaduct von 6 Bogen in Mauerwerk. — 9. Für denselben Zweck bei Mühlhausen ein Viaduct von 23 Durchlässen, mit massiven Pfeilern und Widerlagern von 92 Meter Oeffnung. — 10. Ueber die Ill bei Mühlhausen eine Brücke mit 2 Bogen von Mauerwerk von 18 Meter Oeffnung. — 11. Ueber den Canal der Rhone zum Rhein vor Mühlhausen eine gußeiserne Drehbrücke, mit einem Gedecke von 22 Meter Länge. — 12. Bei Mühlhausen ein Viaduct, über welchem die Straße von Altkirch nach Mühlhausen die Bahn überschreitet.

Finanzverhältnisse.

Das Gesammt-Capital für die Bahnanlage besteht in 42,000,000 Fr. Es wurden 84,000 Actien à 500 Fr. gezeichnet, jedoch von den Actionären nur $^{7}/_{10}$, also 350 Fr. per Actie eingezahlt. Das Vermögen der Gesellschaft beträgt demnach 29,400,000 Fr. Weitere 12,600,000 Fr. (oder 150 Fr. pro Actie) gab der Staat als Darleihen, und zwar so lange ohne Zinsen, bis die Actien volle 4 % genießen, und außerdem zur Amortisation des Actien-Capitals 1 % übrig geblieben ist. — Außerdem gibt es Rescriptions, die 5 % Zinsen tragen, allmählig aber getilgt werden. — Für das Jahr 1842/43 erhielt jede Stammactie 8 Fr. 75 Ct., oder $2^{1}/_{2}$ % Dividende.

Die Betriebsmittel bestanden am Anfange des Jahres 1844 in:

29 Locomotiven nebst Tender, 18 Diligençen, 24 Chars-à-bancs, 3 Bagagewagen, 45 Waggons, in Summa 90 Wagen, welche 2604 Reisende aufnehmen. Ferner in 17 Bagagewagen, 79 Güterwagen und 36 Kohlenwagen, womit 508,000 Kilogr. befördert werden können.

Der Verbrauch an Brennmaterial stellt sich wie folgt:

Im Jahre 1842 wurden für jeden zurückgelegten Kilometer 10,82 Kilogr. (oder 21,64 deutsche Zollpfunde) Coaks verbraucht; dagegen im Jahre 1843 nur 7,72 Kilogr. (oder 15,44 Zollpfunde). Hierdurch wurden erspart . . . . 96,000 Franken.
und durch Preisverminderung des Brennmaterials 19,000 „

also weniger als im Jahr 1842 verbraucht 115,000 Franken.

Die Ausgaben auf der Bahn betrugen im Jahr 1843:

1) Administration von Paris . . . . 44,421 Franken.
2) „ im Elsaß . . . . 70,145 „

Transport 114,566 Franken.

	Transport	114,566 Franken.
3) Unterhaltung der Bahn und Zugehör	. . .	248,531 „
4) Kosten für die Zugskräfte	. . . .	444,045 „
5) Reparaturkosten des Betriebsmaterials	. . .	334,654 „
6) Kosten für die Stationen und Magazine.	. .	127,815 „
7) „ beim Personenverkehr	. . . .	32,638 „
8) „ „ Güterverkehr	. . . .	112,976 „
9) Steuern und außergewöhnliche Ausgaben	. .	149,776 „
	Summe	1,565,001 Franken.
Die Einnahmen brachten zusammen	. . . .	2,146,753 „
mithin verblieb Ueberschuß	. . . .	581,752 Franken.

Die Betriebskosten verzehrten demnach 73 % der Gesammteinnahme.

Frequenz auf der straßburg-baseler Eisenbahn.

1844.	Personen-Zahl.	Einnahme für		Total-Einnahme.
		Personen.	Güter 2c.	
Monat.		Fr.	Fr.	Fr.
Januar	37,920	75,600	53,961	129,561
Februar	39,673	76,630	55,423	132,053
März	45,994	94,155	71,186	165,341
April	57,633	122,969	58,378	181,347
Mai	63,837	142,222	56,567	198,789
Juni	71,584	173,023	59,621	232,644
Juli	91,332	260,757	51,743	312,500
August	72,050	192,296	57,734	250,030
September	72,927	187,968	53,422	241,390
October	70,923	161,515	59,704	221,219
November	50,692	109,108	57,455	166,563
December.	41,558	87,153	54,611	141,764
Summe . .	716,123	1,683,396	689,805	2,373,201
Vorauserhebung auf der mühlhausen-thanner Seitenbahn				62,071
Im Jahr 1844 . . .	716,123	1,683,396	689,805	2,435,272
„ „ 1843 . . .	702,748	1,539,324	607,429	2,146,753
„ „ 1842 . . .	726,799	1,574,121	341,777	1,915,898

Mühlhausen = Thann.

Die Bewilligung für die Anlage einer Eisenbahn zwischen Mühlhausen und Thann wurde dem Herrn N. Köchlin durch ein Gesetz vom 17. Juli 1837 ertheilt, und zwar für die Dauer von 99 Jahren. Am 19. Juli desselben Jahres wurde in Folge dieser Concession zu Paris eine Actien-Gesellschaft gebildet. — Die Gesellschaft war verpflichtet, die Bahn

binnen 3 Jahren zu vollenden; diese wurde jedoch schon am 26. October 1839 eröffnet, also 9 Monate vor der festgesetzten Zeit. Die Vereinigung dieser Zweigbahn mit der Hauptbahn von Straßburg nach Basel findet bei Lutterbach Statt. Der Bahndamm der Zweigbahn mißt nur 14,5 Kilometer, dagegen das Schienengeleise von Mühlhausen bis Thann 20 Kilometer.

Stations-Entfernungen.

Mühlhausen	— Kilom.	Cernay	9 Kilom.
Dornach	3 „	Thann	5,5 „
Lutterbach	2,5 „	=	14,5 Kilom.
=	5,5 Kilom.	Summe	20 Kilom.

Die Geldmittel für die Bahnanlage sind beigebracht durch:

5200 Actien à 500 Fr. (auf Dividende)	2,600,000 Fr.
400 Obligationen à 1000 Fr. (zu 5 % Zins am 1. Januar und 1. Juli in Paris zahlbar) .	400,000 „
Summe	3,000,000 Fr.

Die Anleihe soll vom 1. Juli 1846 bis 1860 durch Verlosung getilgt werden.

Der Betrieb auf der mühlhausen=thanner Eisenbahn wird nach geschlossener Uebereinkunft von der straßburg baseler Gesellschaft besorgt. — Im Jahre 1843 wurden zwischen Mühlhausen und Thann 140,952 Personen befördert und dafür, einschließlich Gepäck und Güter, 178,026 Fr. eingenommen. Die Actionäre erhielten 1843 für jede Actie eine Dividende von 20 Fr.; das sind 4 % Zinsen.

Die Bahnstrecken wurden wie folgt eröffnet: Von Mühlhausen bis Thann am 26. October 1839; von Benfeld bis Colmar 19. October 1840; von Mühlhausen bis St. Louis 25. October 1840; von Straßburg bis Benfeld 1. Mai 1841; von Colmar bis Mühlhausen, und hiermit die ganze Bahn von Straßburg bis St. Louis am 15. August 1841.

Täglich werden in jeder Richtung folgende Fahrten gemacht: Zwischen Straßburg und Basel 3 Fahrten, zwischen Colmar und Basel 4, zwischen Straßburg und Mühlhausen 4, und zwischen Mühlhausen und Thann 4 Fahrten. — Der Vereinigungspunkt der thanner Bahn mit der Hauptbahn ist zu Lutterbach.

Der Betrag für jede beliebige Bahnstrecke auf der Hauptbahn ergibt sich, wenn die Zahlen von dem Orte, wo man aufsteigt, von denen, wo man absteigen will, subtrahirt werden. — Kleine Kinder bis zu 7 Jahren in Begleitung von Angehörigen sind in Diligençen und Chars-à-bancs frei, in den Waggons bis zu 4 Jahren. Diejenigen über dieses Alter zahlen den vollen Preis. — Jeder Reisende hat 20 Kilogramm (40 ℔) Gepäck frei. — Für Hunde ist der dritte Theil eines Waggonplatzes zu bezahlen. — Messagerie=Gegenstände und Werthsendungen sind in die Station abzuliefern, werden aber dem Empfänger ins Haus gebracht. — Eilfracht und ordinäre Waaren werden abgeholt und ins Haus geliefert.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Von Straßburg nach	Entfernung in Lieues.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Cl. Diligence.	II. Cl. Chars-à-bancs.	III. Cl. Waggons.
		St. M.	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.
Geispolsheim	2,25	— 20	0. 75	0. 60	0. 40
Fegersheim	2,93	— 26	1. 05	0. 80	0. 55
Limersheim	3,71	— 34	1. 50	1. 15	0. 75
Erstein	4,72	— 43	2. 20	1. 65	1. 15
Matzenheim	5,40	— 49	2. 50	1. 90	1. 30
Benfeld	6,19	— 57	2. 95	2. 20	1. 50
Kogenheim	7,42	1. 8	3. 45	2. 60	1. 75
Ebersheim	8,44	1. 17	3. 95	3 —	2. 05
Schlettstadt	9,90	1. 34	4. 70	3. 55	2. 40
St. Hypolit	11,14	1. 46	5. 20	3. 95	2. 65
Rappoldsweiler	12,15	1. 56	5. 60	4. 25	2. 85
Ostheim	12,83	2. 4	5. 95	4. 50	3 —
Bennweiler	13,50	2. 13	6. 35	4. 80	3. 20
Colmar	14,85	2. 31	6. 95	5. 25	3. 55
Eguisheim	15,86	2. 41	7. 40	5. 55	3. 75
Herrlisheim	16,43	2. 46	7. 70	5. 80	3. 90
Ruffach	17,90	2. 59	8. 30	6. 25	4. 25
Merxheim	19,12	3. 10	8. 85	6. 65	4. 50
Bollweiler	20,70	3. 25	9. 55	7. 20	4. 85
Wittelsheim	21,71	3. 34	10. 10	7. 60	5. 10
Lutterbach.	23,29	3. 48	10. 80	8. 15	5. 50
Dornach	23,85	3. 54	11 —	8. 30	5. 60
Mühlhausen	24,53	4. 7	11. 45	8. 60	5. 80
Rixheim	25,76	4. 17	11. 95	9 —	6. 05
Habsheim.	26,10	4. 22	12. 05	9. 10	6. 10
Sierenz	28,35	4. 38	13. 10	9. 85	6. 65
Bartenheim	29,14	4. 45	13. 40	10. 10	6. 80
St. Louis	30,83	4. 57	14. 25	10. 70	7. 20
Basel	32,29	5. 7	14. 65	10. 95	7. 35
Zweigbahn.					
Sennheim	25,31	4. 35	11. 75	8. 90	6 —
Thann.	26,55	4. 50	12. 40	9. 35	6. 30

Reisewagen sind in die Station zu überbringen. Reisende im eigenen Wagen zahlen die Taxe der Diligences, und die Dienerschaft die der Chars à bancs. Wagen ohne Reisende zahlen 50 % über den nachstehenden Tarif. — Viehtransport findet zu folgenden Preisen Statt: Ochsen, Kühe, Stiere, Pferde, Maulthiere, Zugvieh 15 Ct. per Stück und Kilometer; Kälber und Schweine 5 Ct.; Hammel, Schafe und Ziegen 3 Ct.

Tarif für den Transport von Waaren, Werthsendungen und Reisewagen.

Von Straßburg nach	Messagerie-Gegenstände in Kilogramme. 1 bis 10	11 bis 25	26 bis 50	51 bis 75	76 bis 100	Werthsendungen nach Franks. 1 bis 250	251 bis 500	501 bis 1000	bis 3000 p. mll.	Eil-Fracht 100 Kilogr.	Ordinäre Waaren 100 Kilogramme. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Reise-Wagen.
Benfeld	0. 50	0. 60	0. 65	0. 80	1. 10	0. 75	0. 80	0. 85	0. 65	1. 05	0. 90	0. 75	0. 70	—
Schlettstadt	0. 70	0. 80	0. 85	1. 10	1. 35	0. 75	0. 80	0. 85	0. 65	1. 30	1. 25	1. 10	0. 95	30
Colmar	0. 75	0. 90	1. 10	1. 30	1. 80	0. 85	0. 90	0. 95	0. 75	1. 75	1. 40	1. 20	1 —	40
Ruffach	0. 95	1. 15	1. 30	1. 90	2. 10	1 —	1. 05	1. 10	0. 95	2 —	1. 75	1. 50	1. 40	—
Mühlhausen	1 —	1. 25	1. 50	2 —	2. 15	1 —	1. 05	1. 10	0. 85	2 —	1. 75	1. 40	1. 20	50
Saint Louis	1. 20	1. 50	1. 80	2. 25	2. 70	1. 25	1. 30	1. 35	1. 15	2. 60	2 —	1. 75	1. 50	—
Basel	1. 35	1. 65	2. 05	2. 90	3. 30	1. 40	1. 45	1. 50	1. 15	3. 20	2. 50	2. 25	2 —	60
Thann	1. 05	1. 30	1. 55	2. 10	2. 65	1. 05	1. 10	1. 15	0. 95	2. 50	2 —	1. 70	1. 40	50
Von Basel nach														
Mühlhausen	0. 70	0. 75	0. 90	1. 10	1. 35	0. 85	0. 90	0. 95	0. 65	1. 30	1. 05	0. 95	0. 85	20
Thann	0. 85	0. 90	1. 05	1. 70	2 —	0. 85	0. 90	0. 95	0. 65	1. 95	1. 45	1. 40	1. 35	35
Colmar	0. 85	1 —	1. 20	1. 85	2. 50	0. 95	1 —	1. 05	0. 75	2. 25	1. 60	1. 55	1. 50	40
Schlettstadt	1. 10	1. 30	1. 60	2. 20	2. 80	1. 10	1 15	1. 20	0. 90	2. 75	2. 20	2. 10	2 —	50
Von Mühlhausen nach														
Thann	0. 60	0. 60	0. 65	0. 65	0. 75	0. 70	0. 75	0. 80	0. 60	0. 70	0. 60	0. 50	0. 50	15
Colmar	0. 60	0. 70	0. 75	0. 85	1. 05	0. 70	0. 75	0. 80	0. 60	1 —	0. 80	0. 75	0. 70	20
Schlettstadt	0. 80	0. 95	1. 05	1. 50	2 —	0. 80	0. 85	0. 90	0. 70	1 75	1. 45	1. 35	1. 20	30
Von Thann nach														
Colmar	0. 65	0. 75	0. 80	1. —	1. 25	0. 75	0. 80	0. 85	0. 65	1. 20	1 —	0. 95	0. 90	20
Schlettstadt	0. 85	1 —	1. 10	1. 80	2. 40	0. 85	0. 90	0. 95	0. 75	2 —	1. 60	1. 50	1. 40	30

Taunus Eisenbahn

Hanau
Windecken
Seligenstadt
Babenhausen
Vilbel
Offenbach
FRANKFURT
Friedrichsdorf
Bockenheim
Langen
Homburg
Ob Ursel
Höchst
Kronberg
Konigstein
Hattersheim
Hofheim
Gr. Gerau
Jdstein
Hochheim
Kastel
MAINZ
Wiesbaden

1/480000 D. Meilen



3. Taunus-Eisenbahn.

(Frankfurt-Mainz-Wiesbaden.)

Mit Zugskarte.

Im Jahre 1835 bildete sich in Frankfurt a. M. ein Comité, bestehend aus den Chefs der ersten dortigen Banquierhäuser, zu dem Zwecke, Vorbereitungen zu einem Eisenbahnnetze zu treffen, welches alle von Frankfurt ausgehende Handelsstraßen bilden sollte. — Hierdurch wurden ähnliche Comité's in den Nachbarstädten Wiesbaden, Mainz und Darmstadt hervorgerufen, und zwar in der Absicht, vorerst eine Bahn von Frankfurt nach Wiesbaden zu bauen. Nachdem am 7. Februar 1837 die Comité's von Frankfurt und Wiesbaden sich vereinigt hatten, erschien am 10. März desselben Jahres eine Bekanntmachung des Frankfurter Comité's, nach welcher der Beschluß gefaßt war, eine Eisenbahn von Frankfurt auf dem rechten Mainufer über Castel nach Bieberich und Wiesbaden zu bauen. Hierauf erfolgten die Actienzeichnungen und ergaben am ersten Tage in Frankfurt die Summe von 30 Millionen, und im Herzogthum Nassau von ungefähr 3½ Millionen Gulden. Im Juli 1837 trat auch das Comité von Mainz diesem Unternehmen bei, und es kam ein Vertrag zwischen den Comité's von Frankfurt, Mainz und Wiesbaden zu Stande, wornach dieselben zur gemeinschaftlichen Anlage einer Eisenbahn nach obiger Richtung sich einigten. Nunmehr erfolgten unter dem 8. Mai 1838 die Concessionen des Senats der freien Stadt Frankfurt, unter dem 11. Mai 1838 die Concessionen des Großherzogs von Hessen, und unter dem 13. Juni 1838 die des Herzogs von Nassau, sämmtlich auf neunundneunzig Jahre.

Bei den Terrainerwerbungen fanden mancherlei Schwierigkeiten Statt; und nachdem die Erlaubniß der deutschen Bundesversammlung zur Durchführung der Bahn durch das Festungsgebiet von Castel am 19. October 1838 ertheilt, und die Einweisung in den Besitz des Grundeigenthums erst im December 1838, und theilweise bis Mitte 1839 geschehen war, konnte der Bahnbau beginnen.

Die Zugsrichtung der Bahn ist folgende: Der Bahnhof bei Frankfurt liegt nahe an der Mainlust; die Bahn geht von derselben in gerader Richtung bis Höchst, nördlich dieser Stadt im Bogen vorüber, darauf in gerader Linie südlich Hattersheim vorbei, bis nördlich von Flörsheim, wendet in einen Bogen und zieht hierauf in gerader Linie bis Hochheim. Der Bogen bei Hochheim führt durch die Abhänge der Weinberge, welchen eine gerade Linie mit dem scharfen Bogen bei Castel verbindet. Dieser führt die Bahn südlich in die Festung Castel bis zur Station, welche leider, wie die Erfahrung lehrt, im Ueberschwemmungsgebiet des Rheines liegt. Auf dem nördlichen Ende Castels kommt die Bahn aus der Festung heraus und geht in gerader Linie östlich, am Fort Montebello vorüber, zum Salzbach oder Mühlenthal, welches sie durchzieht und in der Vor-

stadt von Wiesbaden endigt, die sich in der Nähe der Allee nach dem Theater und dem Kursaal befindet. Eine kleine Seitenbahn für Pferdetransport führt vom Landgraben südlich von Mosbach nach Bieberich. — Die einzelnen Bahnstrecken messen:

Von Frankfurt bis Höchst	8901 Meter	= 2,01 Stund.	= 1,21 Meil.
„ Höchst bis Hattersheim . .	5927 „	= 1,33 „	= 0,80 „
„ Hattersheim bis Flörsheim	6992 „	= 1,57 „	= 0,94 „
„ Flörsheim bis Hochheim .	6484 „	= 1,46 „	= 0,88 „
„ Hochheim bis Castel	5072 „	= 1,14 „	= 0,68 „
„ Castel bis Wiesbaden . . .	8525 „	= 1,92 „	= 1,15 „
Zweigbahn nach Bieberich . . .	1499 „	= 0,34 „	= 0,20 „
Ganze Bahnlänge =	43400 Meter	= 9,77 Stund.	= 5,86 Meil.

Sowohl die Erdarbeiten als auch die Brückenbauten sind nicht bedeutend. Die größten Dämme befinden sich bei Höchst im Niddathal, bei Hattersheim im Schwarzbachthale, bei Kostheim, Flörsheim und im Salzbachthale. Alle Strecken sind nur kurz und kein Auftrag mißt über 25 Fuß Höhe. Die bedeutendsten Einschnitte befinden sich zwischen Frankfurt und Höchst, zwischen Hattersheim und Flörsheim und in den Hochheimer Weinbergen; jedoch auch diese messen nur von 6 — 25 Fuß Tiefe. — Die Bahn hat 16 größere Brücken und Durchlässe von 96 bis 16 Fuß Oeffnung und 113 kleinere Durchlässe. Von den Brücken ist die über die Nidda die bedeutendste, scheint aber für Hochgewässer nicht auszureichen, da bekanntlich bis jetzt schon zweimal die Bauten im Niddathale überfluthet und so beschädigt wurden, daß die Fahrten eingestellt werden mußten.

Die Steigungen der Taunusbahn sind im Allgemeinen kaum bemerkbar, wozu die Anlage derselben im Thalgelände des Mains und des Salzbaches ein sehr vortheilhaftes Terrain bot; die größte Steigung beträgt auf eine kurze Strecke nur 1 : 270. — Der Bahnhof zu Castel liegt am niedrigsten; der zu Frankfurt liegt etwa 80 Fuß und der zu Wiesbaden um 90 Fuß höher. Die Zweigbahn nach Bieberich erhebt sich gegen die Hauptbahn um 20 Fuß. — Mit Ausnahme eines Bogens von 175 Ruthen Halbmesser zwischen Kostheim und Castel und eines ähnlichen bei Einmündung der Bie656richer Zweigbahn, sind alle Krümmungen sehr flach; der größte Radius mißt 800 Ruthen.

Der Bahndamm ist für zwei Schienengeleise, à 1,5 Meter Spurweite, angelegt, jedoch bis jetzt erst eines aufgelegt worden. Die Construction des Geleises besteht aus 15füßigen freitragenden Schienen, von 18 Pfund der laufende Fuß, welche von 3 zu 3 Fuß in gußeisernen Stühlen befestigt sind, die im Einschnitt des Terrains auf Steinblöcken und im Auftrage auf Querschwellen ruhen; erstere sind 0,6 Meter lang und breit, und 0,3 Meter stark, letztere sind 12 — 14 Zoll breit, und halbrund. Die Stühle unter den Stößen der Schienen sind 21 1/5 Pfund und die Zwischenstühle 18 1/2 Pfund schwer. Die Schienen werden durch Holzkeile festgehalten.

Die Bahn wurde vom Herrn Ingenieur Denis, dem Erbauer der Nürnberg=Fürther Bahn, ausgeführt, welcher für dreijährige Bauführung ein Honorar von ungefähr 60,000 fl. bezog. (Goldenes Zeitalter des deutschen Eisenbahnbaues! Tempi passati!)

Die Taunusbahn wurde streckenweise eröffnet; von Frankfurt bis Hattersheim am 11. September 1839, von Mainz bis Wiesbaden am 10. März 1840, die ganze Hauptbahn am 13. April 1840 und die Zweigbahn nach Bieberich am 3. August 1840. Die Stationen liegen der Reihe nach, wie folgt: Frankfurt, Höchst, Hattersheim, Flörsheim, Hochheim, Castel (Mainz gegenüber), Bieberich und Wiesbaden. — Die Gesellschaft hat zwei sehr lästige Auflagen zu erfüllen; diese bestehen in einer jährlichen Steuer von 9280 fl. an das Herzogthum Nassau und in freier Beförderung der Turn und Taxis'schen Postreisenden zwischen Höchst und Mainz.

Zum Bau einer Zweigbahn von Höchst nach dem Bade Soden am Taunus ist dem Frankfurter Banquierhaus Gebrüder Bethmann von der nassauischen Regierung eine Concession ertheilt worden. Diese Bahn soll auf einer Seite der Landstraße angelegt und durch Pferde betrieben werden, und man hofft dieselbe mit 100,000 fl. vollenden zu können.

Anlage- und Einrichtungskosten der Taunusbahn, nach dem am 12. August 1840 erstatteten Berichte:

1)	Terrainerwerbungen auf frankfurter Gebiet	200,000 fl.	
	„ „ großh. hessischem Gebiete . . .	100,000 „	
	„ „ herzogl. nassauischem Gebiete .	333,000 „	
			633,000 fl.
2)	Vorarbeiten, Leitung und Beaufsichtigung des Baues, Geschirr und Arbeitsgeräthe und Honorar für Herrn Ingenieur Denis		168,859 „
3)	Vermessungskosten		6,401 „
4)	Erd= und Planirarbeiten		208,866 „
5)	Brücken und Durchlässe		136,093 „
6)	Stützmauern		21,042 „
7)	Unterbau der Bahn		270,136 „
8)	Oberbau der Bahn (Schienen, Stühle, Nägel, Filz)		759,498 „
9)	Befestigung des Planums und Legen der Schienen .		44,372 „
10)	Ausweichungen und Kreuzungen		13,006 „
11)	Chaussee= und Wegeübergänge		16,963 „
12)	Einfriedigung der Bahn, Barrieren ꝛc.		35,878 „
13)	Drehscheiben		42,567 „
14)	Dienstgebäude und Wächterhütten		318,162 „
15)	Arbeiten im Festungsrayon von Castel		13,225 „
16)	Grenzsteine		1,322 „
	Transport		2,689,390 fl.

	Transport	2,689,390 fl.
17) Wasser-Reservoirs		7,935 „
18) Unvorhergesehene Arbeiten		6,675 „
	Summa	2,704,000 fl.
Davon gehen ab:		
a) Uebrig gebliebene Materialien . . .	34,609 fl.	
b) Das entbehrliche Arbeitsgeschirr . .	18,301 „	52,910 „
	Es verbleiben also	2,651,090 fl.
19) Betriebsmittel (Locomotiven, Wagen ꝛc.)		428,346 „
20) Verwaltungsaufwand		56,000 „
	Zusammen	3,135,436 fl.
21) Hierzu an verschiedenen Ausgaben bis Ende 1844 .		381,888 „
	Summa	3,517,324 fl.

Der Rechnungsabschluß vom Jahre 1844 weist im Ganzen eine Summe von 3,725,040 fl. nach; dieser ist jedoch nur summarisch aufgestellt. Man hofft durch die Veräußerung von vorhandenen Gutsparzellen und Grundeigenthum noch eine Summe zu lösen, wodurch der wirkliche Aufwand für die Bahnanlage auf 3½ Millionen Gulden zurückgeführt wird.

Finanzverhältnisse.

Es wurden 12,000 Actien à 250 fl. ausgegeben, welche mit Dividendenscheinen versehen sind	3,000,000 fl.
Ferner 1844 eine Anleihe zu 3½ % gemacht, von .	500,000 „
Summa	3,500,000 fl.

Die Actien sind mit **Litt. A.**, **B.** und **C.** bezeichnet, haben jedoch gleiche Rechte. — Die Dividende betrug für 1840 = 6,4 % oder 16 fl. per Actie; 1841 = 6 % oder 15 fl.; 1842 = 6 % oder 15 fl.; 1843 = 6 % oder 15 fl. und 1844 = 6 % oder 15 fl.

An Betriebsmittel waren Ende 1844 vorhanden: 12 Locomotiven, 99 Personenwagen, 9 gedeckte und 24 andere Transportwagen verschiedener Art, zusammen 142 Wagen.

Die Maschinen verbrauchten im Durchschnitt 1 Ctr 9 ℔ Coaks auf die Wegstunde.

Im Sommer werden täglich sechs und im Winter vier bis fünf durchlaufende Fahrten in jeder Richtung gemacht; die Fahrzeit beträgt zwischen Frankfurt und Castel 1 Stunde, und bis Wiesbaden 1 Stunde 30 Minuten. Außerdem finden noch Localfahrten zwischen Castel und Wiesbaden, und zwischen Frankfurt und Höchst Statt.

Tarif für den Personen-Transport.

Stationen. (Nach dem Alphabet.)			Distanz in Stunden oder franz. Lieues.	Preise der Plätze. I. Classe fl. kr.	II. Classe fl. kr.	III. Classe fl. kr.	IV. Classe fl. kr.
Castel	bis	Bieberich .	1,50	—. —	—. 12	—. 9	—. 6
"	"	Flörsheim .	2,30	—. 42	—. 30	—. 21	—. 15
"	"	Frankfurt .	7,22	2. 6	1. 27	1. -	—. 42
"	"	Hattersheim	3,90	1. 9	—. 48	—. 33	—. 24
"	"	Hochheim .	1,14	—. 21	—. 15	—. 12	—. 9
"	"	Höchst . .	5,20	1. 30	1. 3	—. 42	—. 30
"	"	Wiesbaden .	1,92	—. 36	—. 24	—. 18	—. 12
Bieberich	"	Flörsheim .	3,80	1. 6	—. 45	—. 30	—. 24
"	"	Frankfurt .	8,72	2. 30	1. 45	1. 12	—. 48
"	"	Hattersheim	5,40	1. 30	1. 3	—. 42	—. 30
"	"	Hochheim .	2,50	—. 42	—. 30	—. 21	—. 15
"	"	Höchst . .	6,70	1. 54	1. 21	—. 51	—. 36
"	"	Wiesbaden .	1,14	—. —	—. 12	—. 9	—. 6
Flörsheim	"	Frankfurt .	4,92	1. 24	1. —	—. 39	—. 27
"	"	Hattersheim	1,57	—. 24	—. 18	—. 12	—. 9
"	"	Hochheim .	1,46	—. 21	—. 15	—. 9	—. 6
"	"	Höchst . .	2,90	—. 48	—. 36	—. 21	—. 15
"	"	Wiesbaden .	4,26	1. 15	—. 54	—. 36	—. 27
Frankfurt	"	Hattersheim	3,32	1. —	—. 40	—. 27	—. 18
"	"	Hochheim .	6,22	1. 45	1. 15	—. 48	—. 33
"	"	Höchst . .	2,00	—. 36	—. 24	—. 18	—. 12
"	"	Wiesbaden .	9,18	2. 42	1. 48	1. 15	—. 51
Hattersheim	"	Hochheim .	2,90	—. 48	—. 36	—. 21	—. 15
"	"	Höchst . .	1,33	—. 24	—. 16	—. 9	—. 6
"	"	Wiesbaden .	5,86	1. 42	1. 12	—. 48	—. 33
Hochheim	"	Höchst . .	4,20	1. 9	—. 51	—. 30	—. 21
"	"	Wiesbaden .	2,96	—. 54	—. 39	—. 27	—. 18
Höchst	"	Wiesbaden .	7,16	2. 6	1. 27	—. 57	—. 42

Kinder unter zehn Jahren zahlen die Hälfte. Auf den Zwischenstationen können Reisende nur dann aufgenommen werden, wenn noch leere Plätze vorhanden sind. Reisegepäck, welches mit dem Namen des Reisenden und des Bestimmungsorts versehen seyn muß, ist bis 40 Pfund frei; das Uebergewicht wird wie folgt bezahlt: Von Frankfurt bis Castel bis 10 ℔ 12 kr., 20 ℔ 20 kr., 30 ℔ 28 kr., 40 ℔ 36 kr., 50 ℔ 48 kr., 60 ℔ 56 kr., u. s. w.; von Frankfurt bis Wiesbaden: bis 10 ℔ 15 kr., 20 ℔ 25 kr., 30 ℔ 35 kr., 40 ℔ 45 kr., 50 ℔ 1 fl., 60 ℔ 1 fl. 10 kr., u. s. w.; von Castel bis Wiesbaden: bis 10 ℔ 3 kr., 20 ℔ 5 kr., 30 ℔

7 kr., 40 ℔ 9 kr., 50 ℔ 12 kr., 60 ℔ 14 kr. u. s. w. — Die Effecten, wogegen Empfangscheine abgegeben werden, müssen spätestens ½ Stunde vor der Abfahrt in den Bahnhof abgeliefert seyn, widrigenfalls sie erst mit dem nächsten Zuge befördert werden können.

Taxe der Omnibus: Von Frankfurt zum Bahnhof eine Person ohne Gepäck 6 kr., mit Gepäck 12 kr., von Mainz einschließlich des Gepäcks und Brückengelds 18 kr., von Castel zur neuen Anlage 24 kr., von Wiesbaden einschließlich des Gepäcks 12 kr., von Höchst nach Soden 12 kr., nach Königstein 24 kr.

Tarif für den Transport von Fuhrwerk.

Von **Frankfurt** nach: und in entgegengesetzter Richtung.	Castel.	Wiesbaden oder Bieberich
	fl. kr.	fl. kr.
Schwere, mit Koffern bepackte Reisewagen	8. 15	9. 12
Gewöhnliche viersitzige Kaleschen	6. 12	7. —
Jedes andere leichte Fuhrwerk	5. 30	6. —

Von Castel nach Wiesbaden 2 fl. 20 kr., 2 fl. und 1 fl. 45 kr. die verschiedenen Wagen.

Die Reisenden, welche während der Fahrt von ihren Wagen Gebrauch machen wollen, zahlen die Tarife der II. Wagenclasse, die sie begleitende Dienerschaft ist auf den äußeren Sitzen frei.

Frachttarif für Güter, Geldsendungen und Gegenstände mit Werthangabe.

(Taxe in Kreuzer) per Zollcentner. Von	nach Frankfurt.		nach Höchst.		nach Castel.		nach Wiesbaden.	
	Trockenes Gut.	Nasses Gut.	Trockenes Gut.	Nasses Gut.	Trockenes Gut.	Nasses Gut.	Trockenes Gut.	Nasses Gut.
Frankfurt . . .	—	—	9	10	18	20	22	24
Höchst	9	10	—	—	18	20	22	24
Hattersheim . . .	9	10	9	10	9	10	11	12
Flörsheim . . .	18	20	18	20	9	10	11	12
Hochheim	18	20	18	20	9	10	11	12
Castel	18	20	18	20	—	—	8	9
Bieberich	22	24	22	24	8	9	8	9
Wiesbaden . . .	22	24	22	24	8	9	—	—

Von Geldsendungen und Gegenständen mit Werthangaben sind 3 kr. von jeden 100 fl. declarirten Werth für alle Bahnstrecken gleich zu bezahlen. — Pakete unter 25 ℔ unterliegen dem Postzwang.

Tarif für den Transport von Schlachtvieh und Wildpret.

Von **Frankfurt** nach: und in entgegengesetzter Richtung.	Castel.	Wiesbaden oder Bieberich.
	fl. kr.	fl. kr.
1 ganzer Transportwagen (für 6 Ochsen oder 24 Schweine.)	8. —	9. —
1 Stück Rindvieh	1. —	1. 20
1 Schwein	—. 30	—. 36
1 Kalb	—. 20	—. 24
1 Schaf	—. 15	—. 18
1 Stück Wildpret, Hirsch, Reh ꝛc.	—. 30	—. 36

1 Hund 3 kr. und 1 Traglast für 1 Person 1 kr. die Stunde Weges.

Die Frequenz vom Jahre 1841 bis einschließlich 1844 bestand in:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		fl.	Ctr.	fl.	fl.
1841	769,551	—	16,563	—	425,693
1842	813,100	409,269	51,400	28,804	460,194
1843	744,660	379,142	56,060	29,966	436,567
1844	743,667	381,793	75,271	35,577	435,373

Für das Jahr 1844 erhielten die Actionäre 15 fl. Dividende per Actie von 250 fl. Nennwerth. Der Maschinen-Reservefonds erhielt 10,487 fl., der allgemeine Reservefonds 6,000 fl., der Bahndirektor Herr Hofrath Beil 1500 fl. Tantieme, der Pensionsfonds für Bahnbeamten 1500 fl. und die herzoglich nassauische Regierung 9280 fl. Gewerbesteuer. Die Betriebskosten machten in Summa 235,886 fl. oder 50,8 Procent von den Einnahmen. Nach diesem Abschluß stellt sich der Capital-Reserve-Conto auf 67,000 fl. und der Maschinen- und Transportmittel-Reserve-Conto auf 24,810 fl. — Durch die Wasserfluthen im Frühjahre 1845 sind die Fahrten auf der Bahn sieben Tage unterbrochen worden, und die Wiederherstellung der Beschädigungen hat ungefähr 3000 fl. gekostet.

4. Bonn-Cöln.

Mit Zugskarte.

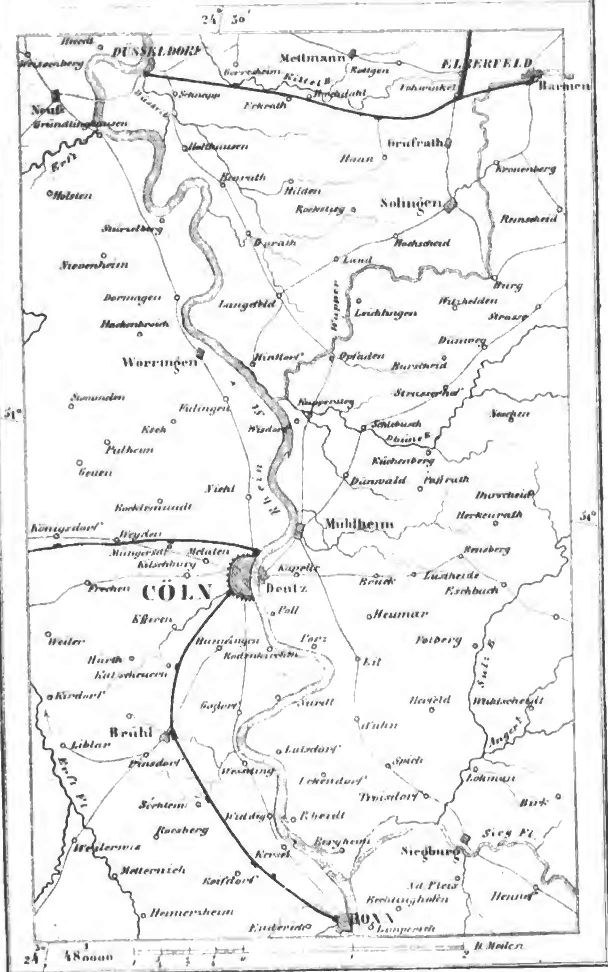
Im Jahre 1836 bildete sich eine Actiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Bonn nach Cöln. Nachdem die Vorarbeiten beendigt und durch den Herrn Ingenieur, Regierungsrath Denis, ein Kostenanschlag gefertigt war, erhielt die Gesellschaft unterm 11. Februar 1841 die königliche Bestätigungsurkunde.

Der Bahnhof zu Bonn liegt auf der Südwestseite der Stadt, an der poppelsdorfer Allee; die Bahn zieht hierauf an Roisdorf, Sechtem, Brühl und Kalscheuren vorüber, nach Cöln, überschreitet die Festungsgräben auf zwei hölzerne Brücken, zieht durch das St. Panteleonsthor und endet auf der südwestlichen Seite von Cöln in der Nähe der St. Panteleons-Kirche. — Die Länge der Bahn beträgt von Bonn bis Roisdorf 1780 Ruthen, bis Sechtem 3380 Ruthen, bis Brühl 4880 Ruthen, bis Kalscheuren 5780 Ruthen und bis Cöln 7785 Ruthen = 93,420 preußische Fuß = 29,315 Meter = 6,6 Wegstunden = 3,96 geographische Meilen. — Die Steigungen der Bahn sind sehr günstig und betragen 1:1926 bis 1:300 und abwechselnd mit horizontalen Strecken. Die Krümmungen der Bahn konnten ebenfalls sehr vortheilhaft angelegt werden. Der Bahndamm ist, mit Ausnahme im Festungsrayon zu Cöln, für die Doppelbahn in einer Breite von 24 Fuß ausgefüh t, jedoch vorläufig nur ein Geleis gelegt worden. Das Geleis hat die gesetzliche preußische Spurweite von 4 Fuß $6^{7}/_{8}$ Zoll und besteht aus Vignolschienen, welche per laufenden Fuß $19^{1}/_{2}$ ℔ wiegen und durch Hakennägel auf Querschwellen befestigt sind. Das Fundament der Querschwellen ist durchgängig 2 Fuß tief aus gereinigtem Kies aufgeschüttet. — Da die Bahn in einer sehr günstigen Ebene liegt, so konnte dieselbe ohne bedeutende Erdarbeiten hergestellt werden. Eben so unbedeutend sind die vorhandenen Kunstwerke. Die zwei Brücken im Festungsrayon zu Cöln, deren eine 60, die andere 50 Fuß mißt, und ein Viaduct von 240 Fuß Länge, sind aus Holz construirt, um im Fall einer Belagerung dieselben schleunig wegräumen zu können.

Die Bonn-Cölner Gesellschaft ist durch ihr Statut berechtigt, ihre Bahn bis an den Fuß des Siebengebirges zu verlängern, von welchem Recht sie jedoch zur Zeit noch keinen Gebrauch zu machen gedenkt. Es hat sich nun eine Gesellschaft gebildet, welche eine Bahn von Coblenz, im Anschluß an die Bonn-Cölner Bahn, zu erbauen beabsichtigt. Die Länge dieser Bahn beträgt 8 Meilen, und das Baucapital ist zu 4 Millionen Thaler veranschlagt.

Anlage- und Einrichtungskosten der Bonn-Cölner Bahn.

Titel.	Ausgaben bis Ende 1844.	Noch zu verausgaben.	Summa.
	A. Bau-Capital.		
1) Vorarbeiten . .	5,543 Rthlr	— Rthlr	5,543 Rthlr
2) Grunderwerbung .	124,509 „	102,600 „	227,109 „
Transport	130,052 Rthlr	102,600 Rthlr	232,652 Rthlr


Das Niederrhein-Thal
DÜSSELDORF
Mettmann
ELBERFELD
Barmen
Neuss
Erkrath
Gräfrath
Haan
Hilden
Solingen
Holsten
Remscheid
Hochscheid
Burg
Dormagen
Langefeld
Leichlingen
Wupper
Worringen
Opladen
Burscheid
Rhein
Mühlheim
Königsdorf
Weyden
Melaten
CÖLN
Deutz
Kapelle
Brück
Lustheide
Eschbach
Poll
Heumar
Weiler
Porz
Eil
Kirdorf
Brühl
Liblar
Wahn
Erft Fl.
Lülsdorf
Lohmar
Wesseling
Troisdorf
Birk
Sieg Fl.
Siegburg
Hennef
Metternich
Heimersheim
BONN
Endenich
48000

Titel.	Ausgaben bis Ende 1844	Noch zu verausgaben.	Summa.
Transport	130,052 rℳ	102,600 rℳ	232,652 rℳ
3) Unterbau . . .	132,636 „	12,000 „	144,636 „
4) Oberbau . . .	248,770 „	27,347 „	276,117 „
5) Bahnhöfe und Stationen . . .	115,720 „	50,966 „	166,686 „
6) Allgemeine Verwaltung . . .	39,031 „	— „	39,031 „
7) Verzinsung des Baucapitals .	26,950 „	— „	26,950 „
Summe A. Bau=Capital	693,159 rℳ	192,913 rℳ	886,072 rℳ
B. Betriebs=Capital.			
1) Vorarbeiten . .	2,335 rℳ	— rℳ	2,335 rℳ
2) Locomotiven . .	88,495 „	30,000 „	118,495 „
3) Wagen	78,757 „	14,800 „	93,557 „
4) Einrichtung der Werkstätten ꝛc.	16,952 „	5,320 „	22,272 „
5) Mobilar ꝛc. . .	2,894 „	2,450 „	5,344 „
Summe B. Betriebs=Capital	189,433 rℳ	52,570 rℳ	242,003 rℳ

Nach Vorstehendem sind zur Vollendung des Bahnbaues und zur vollständigen Ausrüstung des Betriebs=Capitals erforderlich:

A. Bau=Capital	886,072 rℳ
B. Betriebs=Capital	242,003 „
Summa	1,128,075 rℳ
Es ist eingezahlt durch 8670 Actien à 100 % . .	876,000 „
Hiernach bleiben noch zu beschaffen	252,075 rℳ

Ein großer Theil des Fehlenden wird durch verfügbares Grundeigenthum gedeckt, und das Uebrige durch einen Credit herbeigeschafft werden.

Finanzverhältnisse.

Das Capital für die Anlage wurde beigebracht durch: 8760 Stammactien à 100 rℳ, welche während des Baues 5 Procent Zinsen erhielten. Summa 876,000 rℳ.

Von den Ueberschüssen über 6 Procent wird ⅕ zur Reserve gelegt, welche vorläufig auf 60,000 rℳ bestimmt ist.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 6 Locomotiven nebst Tender, 2 Personenwagen I. Classe, 4 I. und II. Classe combinirt, 16 II. Classe, 14 III. Classe, 8 Stehwagen und 8 Güterwagen mit Vorrichtung zu Stehplätzen, zusammen 52 Wagen, für 2208 Personen. Ferner 4 Chaisen und 3 Gepäck= und Postwagen.

Am 13. Februar 1844 hat der regelmäßige Betrieb seinen Anfang genommen.—Täglich werden 6 Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer 50 Minuten bis 1 Stunde beträgt.

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

Von **Bonn** nach:	Entfernung Meilen.	Dauer der Fahrt Minuten.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.
			Sgr	Sgr	Sgr	Sgr
Roisdorf . . .	0,90	12	4	3	2½	2
Sechtem . . .	1,70	24	7	5	4	3
Brühl	2,45	40	10	6	5	4
Kalscheuren . .	2,90	48	12	7½	6	5
Cöln	3,90	60	15	10	7½	5
Von **Cöln** nach:						
Kalscheuren . .	1,00	12	4	3	2½	2
Brühl	1,45	20	7½	5	4	3
Sechtem . . .	2,20	36	9	6	5	4
Roisdorf . . .	3,00	48	12	8	6	5
Bonn	3,90	60	15	10	7½	5

Kinder unter 10 Jahren können in Begleitung ihrer Angehörigen mit Billets IV. Classe in II. und III. Classe, und mit Billets III. Classe in der I. Classe fahren. Der Reisende hat 100 ℔ Gepäck frei. Das Uebergewicht wird mit 2 Sgr für 50 ℔ bezahlt. Equipagen werden befördert: zwischen Brühl und Bonn oder Cöln 1 Rthlr 15 Sgr; für größere Strecken und für die ganze Tour 2 Rthlr. Reisende im eigenen Wagen zahlen II. Classe, und auf den äußeren Sitzen III. Classe. — Für einen Hund werden 4 Sgr erhoben, gleichviel wohin.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 15. Februar 1844 bis 31. December bestand in: 537,610 Personen zu 100,702 Rthlr Einnahme.

Die Gesammteinnahme brachte 103,947 Rthlr. Die Betriebsausgaben betrugen 51,625 Rthlr; mithin blieb Reinertrag 52,322 Rthlr. Hiervon wurden gezahlt:

1) Tantieme für die Direction	1,750 Rthlr
2) Zinsen vom Actien-Capital 876,000 Rthlr à 5 % auf 10½ Monat	38,325 „
3) Zum Reservefonds 20 % vom Rest als Minimum .	3,487 „
4) Gewinn-Dividende von 1 %	8,700 „
Summa	52,262 Rthlr

Die Actionäre erhielten hiernach 6 %.

5. Düsseldorf-Elberfeld.

Zugskarte bei O.-Z. 4.

Schon im Jahre 1832 wurde von den Handelskammern von Düsseldorf und Elberfeld die Anlage einer Eisenbahn zur Verbindung dieser Städte mit einander in Anregung gebracht. Da das Terrain zwischen beiden Orten außerordentliche Schwierigkeiten darbietet, so wurden drei verschiedene Linien untersucht, und der englische Ingenieur Herr Stephenson hierüber zu einem Gutachten aufgefordert. Es wurde hierauf die von Herrn Stephenson als zweckmäßig anerkannte Linie gewählt; jedoch sind später über die ganze Projection nur tadelnde Stimmen laut geworden. Die Vorarbeiten wurden von Herrn Baukondukteur Pickel besorgt. Nach dessen Messungen liegt Elberfeld auf 3¾ Meilen Entfernung 340 Fuß höher als Düsseldorf, und der Bergrücken zwischen beiden auf der Wasserscheide bei Vohwinkel 480 Fuß über Düsseldorf, und 590 Fuß über dem Meere. — Am 23. September 1837 erfolgte die Bestätigungsurkunde des Statuts, nach welchem das Anlagecapital auf 1,027,800 ℛ︁, aus 10,278 Actien à 100 ℛ︁ bestehend, und zu 5 Procent verzinsbar, festgesetzt wurde. — Die Erdarbeiten wurden im Januar 1838 angefangen, und schon am 20. December desselben Jahres konnte die Bahn bis Erkrath eröffnet werden. Während des Weiterbaues ergab sich aber, daß das ursprünglich festgesetzte Capital von 1,027,800 ℛ︁ nicht ausreichte, weshalb man eine Vermehrung von 600,000 ℛ︁ nöthig fand, welche durch königl. Erlaß vom 22. September 1840 bestätigt wurde. Dieses Capital wurde durch Ausgabe von 6,000 Prioritäts-Actien à 100 ℛ︁, zu 5 Procent verzinsbar, beigebracht. In der Folge zeigte sich, daß auch mit diesen Geldmitteln die Anlage der Bahn nicht vollendet werden konnte. Es wurde daher der Beschluß gefaßt, das Prioritäts-Actien-Capital um weitere 400,000 ℛ︁ zu vermehren. Unterm 9. April 1842 wurde hierauf die Gesellschaft ermächtigt, unter Kündigung des älteren Prioritäts-Actien-Capitals zu 600,000 ℛ︁ ein neues Prioritäts-Actien-Capital von 1,000,000 ℛ︁ zu 4 Procent jährliche Zinsen aufzunehmen.

Die Länge der Bahn mißt 7,031 rhein. Ruthen; sie beginnt bei Düsseldorf, berührt die Orte Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Vohwinkel und endet bei Elberfeld. Vom Rhein zum Bahnhof bei Düsseldorf führt eine Pferdebahn, welche für den Güterverkehr bestimmt ist. Die Gesammtlänge der Hauptbahn beträgt 3,52 preuß. Meilen; sie zieht nur durch preußisches Gebiet, und steht jetzt noch mit keiner andern Bahn in Verbindung.

Die Erdarbeiten gehören zu den großartigsten und schwierigsten unter allen bis jetzt erbauten deutschen Eisenbahnen und werden nur durch die der rheinischen Eisenbahn übertroffen. Das Planum ist nur für ein Geleise hergestellt, und hat 12 Fuß Kronenbreite, und nur bei den Ausweichungen und auf der Seilebene zwischen Erkrath und Hochdahl, wo zwei Geleise neben einander liegen, ist es 21 Fuß breit.

Nivellement.

Länge		Höhe über dem Meere.	
360 Ruthen	1 : 720 St.	85 Fuß	0 Punkt des Rheinpegels; Pferdebahn zum Sicherheitshafen.
40 —	1 : ∞		Bahnhof der Pferdebahn.
400 Ruthen	Zweigbahn.		
68 Ruthen	1 : ∞	118 Fuß;	Bahnhof zu Düsseldorf.
2200 —	1 : 510 St.		
30 —	1 : ∞	170 —	Erkrath.
650 —	1 : 30 —		Seilebene.
90 —	1 : ∞	430 —	Hochdahl.
2404 —	1 : 250 —	545	
92 —	1 : 414 F.		
70 —	1 : ∞	543 —	Vohwinkel.
630 —	1 : 130 —		
90 —	1 : ∞	485 —	Viaduct über die Wupper.
521 —	1 : 298 St.		
186 —	1 : ∞	505 —	Bahnhof zu Elberfeld.

7031 Ruthen Hauptbahn = 26,476 Meter = 5,96 Wegstunden = 3,58 deutsche Meilen.

Nach einer von Herrn Dr. Egen, Director der Realschule zu Elberfeld, in Vorschlag gebrachten Linie, welche zwar 208 Ruthen länger als die vorstehende geworden, wäre die Seilebene entbehrlich gewesen. — Die Curven der Bahn sind günstiger als die Steigungen; der kleinste Radius mißt noch 150 Ruthen oder 1800 rhein. Fuß. Die geraden Linien messen 4504 Ruthen und die Curven 2527 Ruthen.

Von den ausgeführten Bauten ist der Viaduct über das Wupperthal bei Sonnborn, zur Durchführung des Wupperflusses und der Cölner Chaussee besonders bemerkenswerth. Derselbe hat eine Höhe von 68 Fuß, sechs Bogen zu 45 Fuß Spannung und ist in den Brüstungen 371½ Fuß lang. Die äußere Breite ist 17 Fuß, die Stärke der Pfeiler 8 Fuß und die des Gewölbes 3 Fuß. Auf jedem Pfeiler sind Sicherheitsplätze für das Bahnpersonal angebracht. Der Viaduct ist ganz von Quadern erbaut und hat 96,844 ℛ gekostet. — Die Seilebene zwischen Erkrath und Hochdahl ist die erste, welche in Deutschland ausgeführt wurde. Die Länge dieser schiefen Ebene mißt 7800 rhein. Fuß, und ihre Steigung 1 : 30; sie ersteigt demnach eine Höhe von 260 Fuß. In einer Entfernung von 25 Ruthen am oberen Ende der geneigten Ebene liegt das Maschinengebäude, in welcher zwei stehende Dampfmaschinen von je 40 Pferdekraft aufgestellt sind; welche dazu bestimmt waren, die Wagenzüge mittelst eines Drathseiles, welches über Rollen läuft, hinaufzuziehen. Die ganze Einrichtung dieser stehenden Maschine hat 83,241 ℛ gekostet. Dieselbe ist jedoch ganz außer Thätigkeit gesetzt und der Betrieb gegenwärtig so eingerichtet, daß sich hier immer zwei Wagenzüge begegnen, welche einander behülflich sind. Durch die Ersteigung der großen Höhe in dieser geneigten

Ebene wurde die gegen 300 Ruthen lange 51 Fuß hohe Dammanschüttung bei Stahlenhaus nothwendig, und diese hat den fast eben so langen und 50 Fuß tiefen Einschnitt in Schiefer bei Frinsberg herbeigeführt, um das Füllmaterial zu gewinnen.

Die Spurweite mißt 4' 8½" Zoll engl., oder 4' 6⅞" preuß. Maaß; das Gewicht der Schienen ist per Fuß 15 ℔. Diese ruhen in Stühlen, welche auf Querschwellen befestigt sind. Die Stühle unter den Stößen wiegen 15½ und die mittleren 14½ ℔ das Stück.

Nach Abgang des Herrn Bauconducteurs Pickel wurde die Bauführung der Bahn vom Herrn Ingenieur Wiebe übernommen, welcher sie auch beendigte.

Die Einnahmen brachten bis 1. April 1844:

A. Bestand nach der früher abgelegten Rechnung	30	ℛ
B. Nachträgliche Einnahmen der früheren Ausschreibungen	3,433	—
C. Einnahmen von den Procentausschreibungen .	1,017,522	—
D. Einnahmen von Prioritäts=Actien à 5 % . (vom 1. Januar 1841 ausgestellt)	600,000	—
E. Einnahmen von Prioritäts=Actien à 4 % .	950,000	—
F. Extraordinaire Einnahmen	27,062	—
Summe der Einnahmen	2,598,047	ℛ

Anlage- und Einrichtungskosten nach dem Rechnungsabschluß vom 1. April 1844.

1) Vorschuß (erste Ausgaben)	110	ℛ
2) Grundentschädigungen für die Bahn.	115,735	—
3) Erdarbeiten (Herstellung des Bahndammes) . .	430,632	—
4) Brücken, Brückthore und Durchläſſe	77,875	—
5) Der Viaduct bei Sonnborn	96,844	—
6) Das Schienengeleise	310,956	—
7) Einrichtung der stehenden Maschine bei Hochdahl	83,241	—
8) Abtheilungs= und Begrenzungssteine	426	—
9) Anlegung der Stationshöfe.	141,278	—
10) Geräthe und Instrumente	59,739	—
11) Aufsicht und unbestimmte Ausgaben	131,775	—
12) Locomotiven und Bahnwagen	214,479	—
13) Verwaltungskosten.	61,685	—
14) Rückzahlung der älteren Prioritätsactien . . .	604,413	—
15) Zinsenvergütung	136,645	—
16) Vorschüsse zur näheren Berechnung	45,911	—
17) Zur Bildung eines Reservefonds	34,765	—
Summa	2,546,509	ℛ

Transport	2,546,509 *rf*
Sämmtliche Einnahmen an Primitiv= und Prioritäts=Actien und Verschiedenem beliefen sich auf . .	2,598,047 —
Daher Bestand am 1. April 1844.	51,538 *rf*
Rückständige Zahlungen waren noch zu tilgen . .	27,900 —
Mithin blieb ein Restcapital von	23,638 *rf*

Die reinen Baukosten betragen hiernach 1,974,409 *rf*.

Finanzverhältnisse.

Das Capital für die Anlage der Bahn wurde beigebracht durch:

10,278 Stammactien (vom 23. September 1837) à 100 *rf* auf Dividende	1,027,800 *rf*
10,000 Prioritäts=Actien (vom 28. April 1842) à 100 *rf* zu 4 % Zinsen	1,000,000 —
Summa	2,027,800 *rf*

Die Stammactien erhielten während der Bauzeit 5 % Zinsen, und wurden sodann auf Dividende gestellt. Im Jahr 1842 konnte keine Dividende bewilligt werden, indem sich ein Deficit von 2422 *rf* ergab. Im Jahre 1843 erhielten die Stammactien $2^1/_2$ %, und 1844: 3 % Dividende.

Nach dem Rechnungsabschluß waren die Einnahmen: Bestand 43,491 *rf*, Reste aus 1843: 12,555 *rf*, laufende Einnahmen 156,822 *rf*; Total 212,868 *rf*. — Die Ausgaben betrugen: Reste aus 1843 43,625 *rf*, laufende Ausgaben 99,685 *rf*; Total 143,310 *rf*. Mithin Bestand am 1. Januar 1845 = 69,558 *rf*, dazu der Baufonds mit 34180 *rf* und der Reservefonds mit 30,367 *rf*. — Von dem Bestand von 69,558 *rf* sind die Zinsen vom II. Semester der Prioritäts=Actien von 1,000,000 *rf* mit 20,000 *rf* zu verausgaben und der Rest von 49,558 *rf* verbleibt für die Stammactien.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 8 Locomotiven nebst Tender, 4 Personenwagen I. Classe, 8 II. Classe, 27 bedeckte III. Classe, 4 offene III. Classe, 1 III. und IV. Classe combinirt, 2 Bagagewagen, 2 Equipagewagen, 1 Gemüsewagen, 2 Viehwagen und 42 Güterwagen, zusammen 93 verschiedene Wagen. Ferner für Ab= und Zufahren der Güter 17 Rollwagen und 15 Pferde.

Die Maschinen verbrauchten im Durchschnitt 231 *℔* Coaks und $^3/_{10}$ Maas Oel per Meile.

Die Betriebskosten beliefen sich im Jahre 1841 auf 75 %, 1842 71 %, 1843 54 % und 1844 47,36 % von der Gesammteinnahme.

Die Bahn wird seit dem 1. September 1841 in ihrer ganzen Länge befahren. Die Hauptförderung besteht in Personen; mit diesen werden zugleich auch Güter befördert. Die Briefe werden für Rechnung der Post versendet. An Producten werden vorzüglich Kalksteine transportirt. Die Förderung selbst geschieht durch Dampfkraft, die Feuerung durch Coaks; und es werden in einer Stunde vier Meilen zurückgelegt. Im Sommer

werden täglich 10 — 12 und im Winter 8 — 9 Fahrten gemacht. An allen oben genannten Stationen halten die Wagenzüge, und es werden daselbst nach Bedürfniß neue formirt oder Wagen beigegeben.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Stationen.	Entfernung Meilen	Dauer der Fahrt Minuten	Preise der Plätze. I. Classe	II. Classe	III. Classe	IV. Classe
			Sgr	Sgr	Sgr	Sgr
Von Düsseldorf bis Gerresheim	0,79	12	7	5	$3^1/_2$	3
„ „ „ Erkrath . .	1,14	20	10	7	5	4
„ „ „ Hochdahl. .	1,49	28	$12^1/_2$	10	7	5
„ „ „ Haan . . .	2,07	40	16	$12^1/_2$	9	7
„ „ „ Vohwinkel.	2,79	54	20	15	10	8
„ „ „ Elberfeld .	3,52	68	25	18	$12^1/_2$	10
„ Gerresheim bis Erkrath .	0,35	5	5	4	3	2
„ „ „ Hochdahl.	0,70	14	$7^1/_2$	6	4	3
„ „ „ Haan . . .	1,38	27	12	9	6	5
„ „ „ Vohwinkel	2,00	39	16	12	8	6
„ „ „ Elberfeld .	2,73	53	20	15	10	8
„ Erkrath bis Hochdahl . .	0,35	5	5	4	3	2
„ „ „ Haan	1,03	18	9	7	5	4
„ „ „ Vohwinkel .	1,65	31	$12^1/_2$	9	6	5
„ „ „ Elberfeld . .	2,38	44	17	$12^1/_2$	9	7
„ Hochdahl bis Haan. . . .	0,68	10	7	6	4	3
„ „ „ Vohwinkel .	1,30	22	10	8	6	4
„ „ „ Elberfeld . .	2,03	36	15	10	$7^1/_2$	6
„ Haan bis Vohwinkel . . .	0.62	9	6	5	4	3
„ „ „ Elberfeld. . . .	1,35	23	12	8	6	5
„ Vohwinkel bis Elberfeld .	0,73	11	8	6	4	3

Kinder unter 10 Jahren dürfen zwei auf 1 Billet reisen. — Die IV. Classe sind Stehplätze. — Der Reisende hat 30 ℔ Gepäck frei; für 10 ℔ Uebergewicht werden 2 Sgr bezahlt. — Für einen Reisewagen werden für die ganze Tour $2^1/_2$ — 4 Thlr bezahlt; eine Person im eigenen Wagen zahlt II. Classe, Pferde werden noch nicht befördert. Für einen Hund werden 3 Sgr bezahlt. Viehtransport findet zu ganzen Wagenladungen statt und kostet per Wagen $3^1/_2$ Thlr. Eben so Steine, Kalk, Sand und Kohlen. Die Güterfracht beträgt per Ctr für die ganze Bahn 3 Sgr.

Der Düsseldorf-Elberfelder Bahn wird durch den Anschluß dreier neuen Eisenbahnen, nämlich der Cöln-Mindener, welche in Düsseldorf einen Bahnhof erhält, der Bergisch-Märkischen, welche in Elberfeld ihren Anfang hat, und der Steele-Vohwinkler Eisenbahn, welche sich bei Vohwinkel mit ihr vereinigt, eine bedeutende Zunahme des Verkehrs erwachsen, und für die Vermehrung ihrer Rentabilität sind daher die besten Aussichten vorhanden.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 1. September 1841 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		ℛ︎	Ctr	ℛ︎	ℛ︎
1841	130,826	32,151	20,053	1,106	33,257
1842	383,018	96,465	370,255	23,594	120,059
1843	267,687	89,215	799,251	52,860	142,075
1844	283,084	90,642	924,757	62,333	155,900

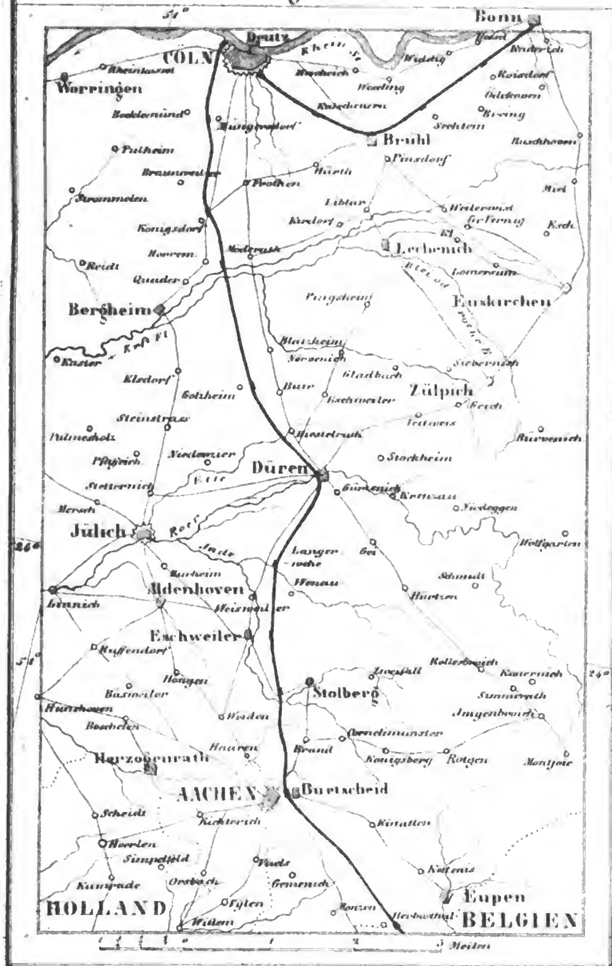
6. Rheinisch-Belgische Eisenbahn.

(Cöln-Aachen-Herbesthal.)

Mit Zugskarte.

Im Jahre 1833 traten Cölner Kaufleute zusammen, eine Eisenbahn von Cöln, im Anschluß an die belgischen Eisenbahnen, herzustellen, um auf diese Weise den holländischen Rheinzoll zu umgehen und eine directe Verbindung mit den beiden Seehäfen Antwerpen und Ostende zu erhalten. Die Concession für diese Bahnanlage wurde am 5. December desselben Jahres ertheilt. Der Herr Wasserbaumeister Henz unternahm die Projectirung einer Linie, welche von Cöln über Bergheim und Eschweiler nach Eupen, an der belgischen Grenze, führen sollte, wodurch also Düren und Aachen ausser Berührung blieben. Im Juni 1835 legte das Comité den Actionären über dieses Project einen vollständigen Entwurf mit Plänen und Kostenüberschlägen vor. Da trat die Stadt Aachen mit ihrem Local-Interesse hemmend dazwischen, und bildete eine zweite Gesellschaft, welche mit der ersteren in Concurrenz trat, um die Bahn über Düren und Aachen zu führen. Die Folge davon war, daß die Genehmigung der Statuten der rheinischen Eisenbahngesellschaft suspendirt wurde. Ferner wurde durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 12. Februar 1837 die Bedingung gestellt, die Interessen der Aachener Gesellschaft bis zu einem Actiencapital von 1,200,000 ℛ︎ aufzunehmen u. s. w. Hierauf erfolgte am 9. Juni 1837 eine Vereinigung beider Gesellschaften, und es wurde festgesetzt, daß die Eisenbahn von Cöln über Düren und Aachen nach der belgischen Grenze, zum Anschluß an die Eisenbahn, welche von Antwerpen bis zur preußischen Grenze geführt wird, erbaut werden sollte, und zwar mit der Spurweite der belgischen Bahn. Nach dieser Vereinigung erfolgte unter dem 21. August 1837 die Bestätigungsurkunde der rheinischen Eisenbahngesellschaft.

Die speciellen Vorarbeiten begannen im Jahre 1837; gleichzeitig wurde der Grunderwerb eingeleitet, die Arbeiten in Accord gegeben, und


Rheinisch-Belgische-Eisenbahn.
Bonn
Deutz
CÖLN
Worringen
Brühl
Lechenich
Bergheim
Euskirchen
Zülpich
Düren
Jülich
Aldenhoven
Eschweiler
Stolberg
Herzogenrath
AACHEN
Burtscheid
Eupen
HOLLAND
BELGIEN
3 Meilen

im folgenden Jahre der Bau begonnen, so daß schon 1839 die erste Strecke bis Müngersdorf eröffnet werden konnte. Die technische Leitung war dem Ingenieur der Elberfelder Bahn, Herrn Bauconducteur **Pickel**, übertragen, und mehrere der schwierigsten Bauten, nämlich die der Tunnel und Viaducte, wurden von dem königl. preuß. Ingenieur-Officier, Herrn A. W. **Beyse**, ausgeführt.

Der erste Kostenanschlag für die Bahn von Cöln bis zur belgischen Grenze betrug $4\frac{1}{2}$ Millionen Thaler. Im Jahre 1840, nachdem sich Belgien mit 4,000 Stück Actien im Betrage von 1 Million Thaler dabei betheiligt hatte, wurden noch $2\frac{1}{2}$ Millionen Thlr. durch die General-Versammlung bewilligt und der Beschluß gefaßt, die Bahn zu Cöln bis zum Freihafen zu verlängern. Ein Rescript des Finanzministeriums vom 24. Februar 1843 ermächtigte die Gesellschaft zu den schon verausgabten 7,912,444 Thlr. noch $2\frac{1}{4}$ Millionen Thaler mit Vorzugsrecht zu leihen, d. h. daß die Stammactien eher keine Zinsen beziehen dürfen, so lange nicht die Zinsen nebst $\frac{1}{2}$ Procent Amortisation des Capitals den Darleihern aus dem Ertrage der Bahn bezahlt worden sind. Von diesen $2\frac{1}{4}$ Millionen will der Staat $1\frac{1}{4}$ Million den Darleihern $3\frac{1}{2}$ Procent garantiren, und den Rest von 1 Million soll dann die Gesellschaft ohne eine solche Garantie leihen können. Dieses Anlehen wurde zunächst zur Vollendung der Bahn von Aachen bis zur belgischen Grenze bewilligt.

Die Zugsrichtung der Bahn ist, wie folgt: Der jetzige Bahnhof zu Cöln liegt auf der nördlichen Seite der Stadt, am Sicherheitshafen, soll aber später durch eine Eisenbahn mit dem Bahnhofe, welcher im Mittelpunkt von Cöln, am Freihafen, angelegt wird, verbunden werden. Die Bahn zieht hierauf an Müngersdorf und Königsdorf vorüber, geht dann mittelst eines Tunnels unter dem Bergrücken durch, welcher die Grenze des Erfthals macht, überschreitet die Erft und weiterhin bei Düren die Roer, zieht an Eschweiler vorüber, überschreitet den Inde-Fluß und erreicht bei Eschweiler-Pumpe den Tunnel, durchzieht sodann noch einen dritten Tunnel bei Nirm, und gelangt so nach Burtscheid und Aachen. Von hier aus durchzieht die Bahn noch zwei Tunnel in der Wasserscheide zwischen Maas und Rhein, und erreicht bei Herbesthal die Grenze, wo sie sich an die belgische Eisenbahn anschließt. Die Längen der Bahn sind sowohl aus dem hier folgenden Nivellement als auch aus dem Personentarif ersichtlich.

Nivellement.

Länge in Meter.			Höhe am Endpunkte.	
			37,47 Meter	0 Punkt des Rheinpegels.
1029,12	„	v. Freihafen bis Cöln . .	48,77	„ Bahnhof zu Cöln.
1062,08	„	1 : 3048 St.	49,12	„
4097,66	„	1 : 2989 „	50,49	„
1996,11	„	1 : 300 „	57,77	„
7155,85 Meter		Transport.		

Länge in Meter.				Höhe am Endpunkte.		
7155,85	„	Transport.				
4142,80	„	1 : 240	St.	72,11	Meter.	
3653,26	„	1 : 230	„	88,20	„	
1619,49	„	1 : 260	„	91,63	„	Königsdorfer=Tunnel.
2636,37	„	1 : 240	F.	83,66	„	
1092,21	„	1 : 260	„	79,46	„	
950,98	„	1 : ∞		79,46	„	
700,52	„	1 : 300	St.	81,79	„	
6025,99	„	1 : 300	„	108,88	„	
6779,24	„	1 : 260	„	127,96	„	
3766,24	„	1 : 1800	„	130,05	„	
2092,90	„	1 : 2000	F.	128,77	„	Bahnhof zu Düren.
1883,12	„	1 : 800	St.	131,36	„	Roer=Brücke.
2636,37	„	1 : 3600	„	131,91	„	
5366,90	„	1 : 300	„	149,09	„	
1721,17	„	1 : 300	F.	144,05	„	
21,09	„	1 : ∞		144,05	„	Ichenberger=Tunnel.
7929,15	„	1 : 290	St.	171,39	„	Inde=Viaduct.
3384,62	„	1 : 300	„	182,70	„	
758,25	„	1 : 400	„	184,60	„	Nirmer=Tunnel.
3802,66	„	1 : ∞		184,60	„	
1996,86	„	1 : 1691	„	185,15	„	Wurm=Viaduct.
67,79	„	1 : 467	„	186,47	„	
67,79	„	1 : ∞		186,47	„	Bahnhof zu Aachen.
161,95	„	1 : 467	F.	185,68	„	
128,05	„	1 : ∞		185 68	„	
135.59	„	1 : 200	St.	186,36	„	
2086,50	„	1 : 38	„	241,27	„	Seilebene.
60,26	„	1 : ∞		241,27	„	
787,15	„	1 : 330	„	243,05	„	
696,75	„	1 : 500	„	245 04	„	Aachner=Tunnel.
2470,60	„	1 : ∞		245,04	„	Vortunnel.
7242,49	„	1 : 1200	„	251,08	„	Göhle=Viaduct.
1840,19	„	1 : ∞		251,08	„	Belgische Grenze.

85866,15 Meter = 273,569 preußische Fuß = 19,32 Wegstunden = 11,59 geographische Meilen.

Die Höhenpunkte der Bahn vom Rhein bis zur Nordsee messen über den 0 Punkt des Amsterdamer Pegels:

Der Rhein	37,47	Meter	= 119,4	rhein.	Fuß.
„ Bahnhof bei Cöln . .	48,77	„	= 155,4	„	„
„ „ „ Aachen . .	185	„	= 589,4	„	„
Auf der Wasserscheide zwischen dem Rhein und der Maas	255	„	= 812,4	„	„
Bei Lüttich	68	„	= 216,6	„	„
„ Ans	177	„	= 563,9	„	„

Bei Mecheln	11 Meter	=	35,0 rhein.	Fuß.
„ Ostende	5 „	=	15,9 „	„

Die Curven der Bahn sind im Ganzen günstig und es messen deren Halbmesser in der Regel 300 — 400 Ruthen und mehr; jedoch sind auch zwei mit sehr kleinen Radien vorhanden, der eine von 48 Ruthen am Bahnhof zu Aachen, und der andere von 100 Ruthen am Bahnhof zu Cöln.

Das Planum soll für zwei Geleise, 24 Fuß breit, angelegt werden; bis jetzt sind die Dämme vorläufig nur für ein Geleise hergestellt. Die Spurweite ist die gesetzliche preußische von 4' 6⅞" rhein., welche auch mit der belgischen übereinstimmt. Der Oberbau besteht aus Stuhlschienen, welche mit hölzernen Keilen in den Stühlen befestigt sind. Letztere ruhen auf eichenen Querschwellen und sind mit eisernen Nägeln befestigt. Die Schwellen liegen 3 Fuß von Mitte zu Mitte entfernt. Das Gewicht der Schienen beträgt 17 ℔ der laufende Fuß.

An schwierigen und großartigen Bauwerken ist die Bahn überreich, wie aus Folgendem zu ersehen. Zwischen Löwenich und Königsdorf ist ein bedeutend langer und 30 Fuß hoher Damm ausgeführt. — Der Tunnel zwischen Horrem und Königsdorf, welcher den Bergrücken zwischen der Erft und dem Rhein durchfährt, ist 430 Ruthen lang, liegt 130 Fuß unter dem Gebirgskamme, hat 5 ausgemauerte Luftschachte, und eine lichte Weite von 25 Fuß in der Höhe, und ist 22 Fuß an der Sohle, und 24 Fuß in der Mitte breit. Er liegt durchgehends in Treibsand und kostet 807,991 ℛ︀. — Die Brücke über die Roer bei Düren hat 5 Bögen, davon 1 zu 45 Fuß, 2 à 40 Fuß und 2 à 36 Fuß lichte Weite. Die Breite der Brücke ist 27¼ Fuß, die Pfeiler sind 10 Fuß stark und von Quadern, und das Gewölbe von Ziegeln. — In der Nähe von Eschweiler folgt sodann der ichenberger Tunnel von 50 Ruthen Länge. Er liegt in Schieferthon und Kohlensandstein, der hinreichend fest ist. Die Ausführung desselben kostet 43,500 ℛ︀. — Der kleine Viaduct über das Thal der Inde ist 264 Fuß lang, 50 Fuß hoch, und hat 3 Bogen à 39 Fuß Weite, auf 8½ Fuß starken Pfeilern. — Auf der Höhe zwischen dem Wurm= und Inde=Thale folgt sodann der Nirmer=Tunnel, von 199 Ruthen Länge, mit 3 ausgemauerten Luftschachten. Er liegt zum Theil in zähem Schieferthon, in Sand, und in wasserhaltigen Lehm= und Thonlagern. Diese letztere Partie erforderte die schwierigsten Arbeiten, und verursachte, da dieser Tunnel der erste war, welcher in Arbeit genommen wurde, auch das meiste Lehrgeld. Er kostet 456,123 ℛ︀. — Nahe vor dem Bahnhofe zu Aachen führt der Burtscheider Viaduct über das Wurmthal. Er liegt in einer Curve, ist 850 Fuß lang, und hat 76 Fuß größte Höhe. Der Haupttheil des Viaducts mißt 376 Fuß in der Länge, hat 8 Bögen à 38 Fuß lichter Weite, von 65 Fuß Höhe, mit 8 Fuß starken Pfeilern. Der übrige Theil ist aus verschiedenartigen Bögen und Pfeilern, je nach der Höhe des Terrains, hergestellt. — Die geneigte Ebene, welche gleich hinter dem aachener Bahnhof beginnt, mißt 560 Ruthen in der Länge; ihre Steigung beträgt 1 : 38. Sie liegt theils in einem 87 Fuß tiefen Einschnitte, theils auf einem 73 Fuß hohen

4 *

Damme. Die stehende Maschine zu dieser Seilebene auf der Ronhaide hat 2 Cylinder von je 100 Pferdekräften. Das dazu gehörige Drathseil, ohne Ende, mißt 1600 Fuß, und wiegt ungefähr 280 Ctr. Zur Signalisirung der auf- und abgehenden Züge dient ein Wheatstone'scher electromagnetischer Telegraph. Die Einrichtung der geneigten Ebene und der Station Ronhaide kostet 121,926 ℛ︁. — Vier Fuß höher als die Seilebene liegen nochmals 2 Tunnel, im aachener Walde. Der erste mißt 185 Ruthen, und durchzieht das Gebirge in einer Tiefe von 250 Fuß. Er hat 3 ausgemauerte Luftschachte, und liegt in Treibsand. Der zweite ist 42 Ruthen lang, und führt durch einen Bergvorsprung. Beide Tunnel haben nach der Ausführung 363,911 ℛ︁ gekostet. — Den Schluß der bedeutenden Bauten macht der Viaduct über das Geulbachthal, welcher zu den großartigsten gehört, die bis jetzt in Europa ausgeführt sind. Er mißt 658 Fuß in der Länge, in der größten Höhe 120 Fuß und hat an seinen Enden 68 Fuß hohe Dammschüttungen. Er besteht aus zwei Bogenstellungen über einander, von denen jede 17 Bogen zählt, welche 27½ Fuß breit und von Ziegeln ausgeführt sind. Das Ganze besteht wieder aus 3 Abtheilungen. Die Pfeiler, welche die mittlere Abtheilung schließen, haben 15 Fuß, die Endpfeiler 10 Fuß, und die Mittelpfeiler 7 Fuß Stärke. Das Project für diesen Viaduct ist vom Herrn Ober-Baudirector Moller in Darmstadt gefertigt; der Voranschlag war zu 130,000 ℛ︁ berechnet, und die Ausführung hat 250,000 ℛ︁ gekostet. — Im Ganzen sind auf der rheinischen Eisenbahn 2 Viaducte, 5 Tunnel, und 142 Brücken und Canäle ausgeführt worden.

Die Gesammteinnahmen betrugen bis Ende 1843:

1)	Einzahlung auf 18,000 Actien à 250 ℛ︁ . . .	4,500,000 ℛ︁
2)	Agio-Gewinn auf 6000 Actien II. Emission . .	75,000 „
3)	Für verkaufte 4 procent. privilegirte Obligationen	2,500,000 „
4)	„ „ 3½ „ „ „	600,000 „
5)	Pachterträge	7,625 „
6)	Aus dem Verkaufe von Grundstücken	70,815 „
7)	Extraordinäre Einnahmen	24,481 „
8)	Wechsel-Disconto	1,691 „
9)	Zurückerstattete Posten	3,638 „
10)	Empfangene Vorschüsse von Banquiers	218,921 „
11)	Rückständige Zinscoupons	1,908 „
12)	Hinterlegte Depositen und Cautionen	8,870 „
13)	Vom Bahnbetrieb	288,122 „
	Summa der Einnahmen	8,301,071 ℛ︁

Finanzverhältnisse.

Vorstehende Summen wurden beigebracht durch:

a)	18,000 Stammactien vom 21. August 1837 à 250 ℛ︁ (auf Dividende)	4,500,000 ℛ︁
	Transport	4,500,000 ℛ︁

Transport	4,500,000 ℛ︀
b) 10,000 Obligationen vom 12. October 1840 à 250 ℛ︀ zu 4 % Zinsen, mit Coupons pro 2. Jan. und 1. Juli für 10 Jahre, Tilgung von 1846 an, jährlich $\frac{1}{2}$ % d. Cap. . . .	2,500,000 „
c) 6,250 Obligationen vom 8. September 1843 à 200 ℛ︀, deren Zinsen vom Staate zu $3\frac{1}{2}$ % garantirt sind. Coupons wie bei b.; Tilgung ebenso von 1844 an	1,250,000 „
Summa	8,250,000 ℛ︀

Für die Obligationen geht die Verzinsung und Tilgung jeder Zins- und Dividendenzahlung an die Actionäre vor; wofür das gesammte Eigenthum der Gesellschaft als Unterpfand dient.

Anlage- und Einrichtungskosten bis Ende 1843:

1)	Einrichtungskosten	18,581 ℛ︀
2)	Vorarbeiten, Instrumente und Geräthe	10,843 „
3)	Allgemeine Verwaltungskosten	210,340 „
4)	Herstellung des Bahndammes, der Brücken, Viaducte, und des Schienengeleises, nebst Einfriedigung	3,551,294 „
5)	Der königsdorfer Tunnel von 430 Rth. = 1619 Meter	807,991 „
6)	„ nirmer Tunnel „ 199 „ = 758 „	456,123 „
7)	„ aachener Tunnel „ 185 „ = 697 „	363,911 „
8)	Sämmtliche Stationen	479,253 „
9)	Geneigte Ebene und Station Ronhaide. . . .	121,926 „
10)	Grunderwerb im Allgemeinen	623,863 „
11)	Bahnwärterhäuser	27,885 „
12)	Coaksöfen zu Eschweiler.	10,147 „
13)	Höhere technische Leitung und Baurevision. . .	24,251 „
14)	Bahnunterhaltung während des Baues	20,940 „
15)	Locomotiven nebst Tender u. s. w. (14 Stück) .	214,125 „
16)	Wagen aller Art (310 Stück).	314,296 „
17)	Ausstattung der Werkstätten und Reservestücke .	30,707 „
18)	Interessen-Conto	893,447 „
19)	Steuern und Assecuranz	4,137 „
20)	Vorschüsse und à Conto-Zahlungen	117,011 „
	Summa der Ausgaben	8,301,071 ℛ︀

An Transportmitteln waren Anfangs 1844 vorhanden: 14 Locomotiven nebst Tender, 10 Personenwagen I. Classe, 2 I. und II. Classe combinirt, 14 II. Classe, 28 III. Classe, 200 Gütertransportwagen, 30 Equipagen-, 18 Vieh-, 3 Pferde-, und 5 Coaks- und Dienstwagen; zusammen 310 Wagen. Ferner sind für 1844 noch 30 Transportwagen bestellt und abgeliefert worden. — Da die vorhandenen Zug- und Transportkräfte für den immer mehr zunehmenden Verkehr nicht ausreichen, so ist eine weitere Vermehrung derselben beantragt.

Der Verbrauch an Coaks betrug bei 27,200 Meilen, welche im Jahr 1843 zurückgelegt wurden, im Durchschnitt auf die Meile 2 Ctr 34 ℔.

Die Bahn wurde eröffnet am 2. August 1839 von Cöln bis Müngersdorf, am 31. Juli 1841 von Aachen bis Düren, am 6. September 1841 von Cöln bis Aachen und am 15. October 1843 von Aachen bis zur belgischen Grenze, und hiermit die Verbindung des Rheins mit der Nordsee bei Ostende hergestellt, wodurch das jusqu'à la mer in Holland glücklich umgangen ist. — Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft; die preußische Meile wird in 10 — 12 Minuten zurückgelegt. Täglich gehen von jedem Endpunkt 3 Personenzüge und 1 Güterzug ab.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Von **Cöln** nach:	Entfernung in preuß. Meilen	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	Sgr	Sgr	Sgr
Müngersdorf	0,95	—. 15	6	4	3
Königsdorf	1,83	—. 30	12	9	6
Horrem	2,50	—. 45	16	12	8
Buir	4,00	1. 15	26	20	13
Düren	5,25	1. 30	35	25	18
Langerwehe	6,50	2. —	42	30	21
Eschweiler	7,55	2. 15	48	36	24
Stollberg	7,98	2. 30	52	40	26
Aachen	9,33	2. 45	60	45	30
Herbesthal	11,40	5. —	76	56	38
Von **Aachen** nach:					
Stollberg	1,35	—. 15	8	6	4
Eschweiler	1,78	—. 30	12	9	6
Langerwehe	2,83	—. 45	18	14	9
Düren	4,08	1. —	25	20	13
Buir	5,33	1. 30	35	25	18
Horrem	6,83	1. 45	45	35	22
Königsdorf	7,50	2. 15	50	37	25
Müngersdorf	8,38	2. 30	55	40	27
Cöln	9,33	2. 45	60	45	30

Der Betrag für jede beliebige Bahnstrecke auf der rheinischen Eisenbahn ergiebt sich (bis auf kleine Differenzen), wenn die Zahlen von dem Orte, wo man aufsteigt, von denen, wo man absteigen will, subtrahirt werden.

In der Fahrzeit ist der Aufenthalt auf den Stationen mit eingerechnet, welcher zwischen 26 und 30 Minuten beträgt. Freigepäck wird

nicht bewilligt. Kinder, welche im Arm getragen werden, sind frei, solche unter 10 Jahren zahlen in III. Classe die Hälfte. Eine Person im eigenen Wagen zahlt den Preis der III. Wagenclasse. Die Briefe werden für die Post und ohne Vergütung befördert. Mit den Güterzügen zwischen Cöln und Aachen können auch Personen in allen Wagenclassen mitfahren, von den Zwischenstationen in der I. Classe aber nur in so weit noch Raum vorhanden ist.

Es ist seit dem Frühjahre 1845 die Einrichtung getroffen worden, daß Vergnügungs-Reisende an Sonn- und Feiertagen für die Fahrt von Cöln nach Aachen, und wieder zurück, nur die halbe Taxe bezahlen.

Gemeinschaftlicher Personentarif.

Abgangsorte.	Cöln.				Aachen.			
	1 Person in			100 Kilogr. Gepäck	1 Person in			100 Kilogr. Gepäck
	I. Classe.	II. Classe.	III Classe.		I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	
	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.
Verviers . . .	2. 28	2. 6	1. 14	1. 18	—. 28	—. 22	—. 14	—. 16
Lüttich	3. 14	2. 18	1. 22	2. 2	1. 14	1. 4	—. 22	1. —
Tirlemont . .	4. 12	3. 10	2. 6	2. 24	2. 12	1. 26	1. 6	1. 22
Löwen	4. 24	3. 18	2. 12	2. 26	2. 24	2. 4	1. 12	1. 24
Mecheln . . .	5. 6	4. —	2. 18	3. 2	3. 6	2. 16	1. 18	2. —
Antwerpen . .	5. 18	4. 8	2. 24	3. 10	3. 18	2. 24	1. 24	2. 8
Brüssel	5. 14	4. 4	2. 22	3. 8	3. 14	2. 20	1. 22	2. 6
Gent	6. —	4. 18	3. —	3. 26	4. —	3. 4	2. —	2. 24
Brügge	6. 24	5. 6	3. 12	4. 12	4. 24	3. 22	2. 12	3. 10
Ostende	7. 6	5. 16	3. 18	4. 20	5. 6	4. 2	2. 18	3. 18
Courtray . . .	6. 24	5. 6	3. 12	4. 12	4. 24	3. 22	2. 12	3. 10
Dover	14. 16	9. 6	—. —	—. —	12. 16	7. 21	—. —	—. —
London	21. —	11. 17	—. —	—. —	19. —	10. 2	—. —	—. —

Bei der Einfahrt in Preußen erfolgt die Revision der Wagen an der Grenze zu Herbesthal, diejenige des Gepäcks aber, nach Maßgabe der Bestimmung der Reisenden, zu Herbesthal, Aachen oder Cöln. Bei der Einfahrt in Belgien erfolgt die Wagen- und Gepäckrevision zu Verviers.

Gemeinschaftlicher Tarif für Reisegepäck, Equipagen, Pferde, Vieh u. s. w.

Von **Cöln** nach:	100 Pfund Reise=gepäck.	Eine 4rädrige Equi=page.	Ein bis drei Pferde.	Ein Hund oder ein kl. Vieh.	Eine Wagen=ladung Vieh.
	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.	Thlr. Sgr.
Müngersdorf	— 2	— —	— —	— 2	— —
Königsdorf.	— 2	2. 12	1. 24	— 2	1. 24
Horrem	— 4	3. 18	2. 20	— 2	2. 20
Buir.	— 6	4. 24	3. 18	— 3	3. 18
Düren	— 8	6. —	4. 14	— 4	4. 14
Langerwehe.	— 10	7. 6	5. 12	— 6	5. 12
Eschweiler	— 12	8. 12	6. 10	— 8	6. 10
Stollberg	— 14	9. 18	7. 6	— 9	7. 6
Aachen	— 16	11. —	8. 12	— 10	8. 12
Herbesthal	— 20	13. 18	10. 6	— 12	10. 6
Verviers	— 24	16. 24	12. 18	— 16	12. 18
Lüttich	1. 1	20. 24	15. 18	— 20	15. 18
Tirlemont	1. 12	29. 18	22. 6	— 28	22. 6
Löwen	1. 13	32. 24	24. 18	1. 2	24. 18
Mecheln.	1. 16	35. 6	26. 12	1. 4	26. 12
Antwerpen	1. 20	38. 12	28. 24	1. 8	28. 24
Brüssel	1. 19	37. 18	28. 6	1. 6	28. 6
Gent.	1. 28	44. 24	33. 18	1. 14	33. 18
Brügge	2. 6	52. —	39. —	1. 20	39. —
Ostende	2. 10	55. 6	41. 12	1. 24	41. 12
Courtray	2. 6	52. —	39. —	1. 20	39. —

Der Betrag für jede beliebige Bahnstrecke auf der Hauptbahn ergiebt sich, wenn die Zahlen vom Orte der Aufgabe von denen des Bestimmungsortes subtrahirt werden.

Tarif für den innern Gütertransport.

Von Cöln nach:	I. Classe für 1 Ctr.	II. Classe für 1 Ctr.	III. Classe für 1 Ctr.	IV. Classe für 1 Ctr.	V. Classe Geld bis 500 Thlr.
	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.
Königsdorf	1	1	2	2	—
Horrem	$1^1/_4$	$1^1/_2$	$2^1/_4$	4	—
Buir	$1^3/_4$	2	$2^3/_4$	6	—
Düren	2	$2^1/_4$	$3^1/_4$	8	10
Langerwehe	$2^1/_4$	$2^3/_4$	$3^3/_4$	10	—
Eschweiler	$2^1/_2$	3	$4^1/_4$	12	—
Stollberg	$2^3/_4$	$3^1/_2$	$4^3/_4$	14	—
Aachen	3	4	6	16	15
Herbesthal	$3^1/_2$	$4^1/_2$	$6^1/_2$	20	—
Von Aachen nach:					
Herbesthal	1	$1^1/_4$	$1^1/_2$	4	—
Stollberg	$^3/_4$	$^3/_4$	$1^1/_2$	2	—
Eschweiler	1	1	2	4	—
Langerwehe	$1^1/_4$	$1^1/_2$	$2^1/_4$	6	—
Düren	$1^1/_2$	$1^3/_4$	$2^3/_4$	8	10
Buir	$1^3/_4$	$2^1/_4$	$3^1/_4$	10	—
Horrem	2	$2^3/_4$	$3^3/_4$	12	—
Königsdorf	$2^1/_4$	3	$4^1/_2$	14	—
Cöln	$2^1/_2$	4	6	16	15

Zu Classe I. gehören Steinkohlen, Erze, Steine, Sand u. s. w. in Wagenladungen von 80 Ctr. Das Auf= und Abladen haben die Versender und Empfänger zu besorgen. — Zur Classe II. werden rohe Produkte, Eisen, Holz, Kalk, Gips, Getreide u. s. w. gerechnet. Versendung zu vollen Centnern, Auf= und Abladen wie bei I. Classe. — III. Classe Güter, welche abgeholt und ins Haus gebracht werden; die Collis werden bis auf $^1/_{10}$ Ctr. gerechnet. — IV. Classe Eilgut, welches mit den Personenzügen versendet wird; das Andere wie bei Classe III. — V. Classe baares Geld und Werthstücke; für jede 100 Thlr. über 500 Thlr. werden von Cöln bis Düren 2 Sgr. und bis Aachen 3 Sgr. bezahlt.

Für jede Versendung wird mindestens berechnet von oder nach Zwischenstationen 4 Sgr., und für die ganze Bahn 5 Sgr. — Pakete unter 2 Pfd. unterliegen dem Postzwang.

Gemeinschaftlicher Tarif für den Gütertransport auf den Rheinisch-Belgischen Eisenbahnen.

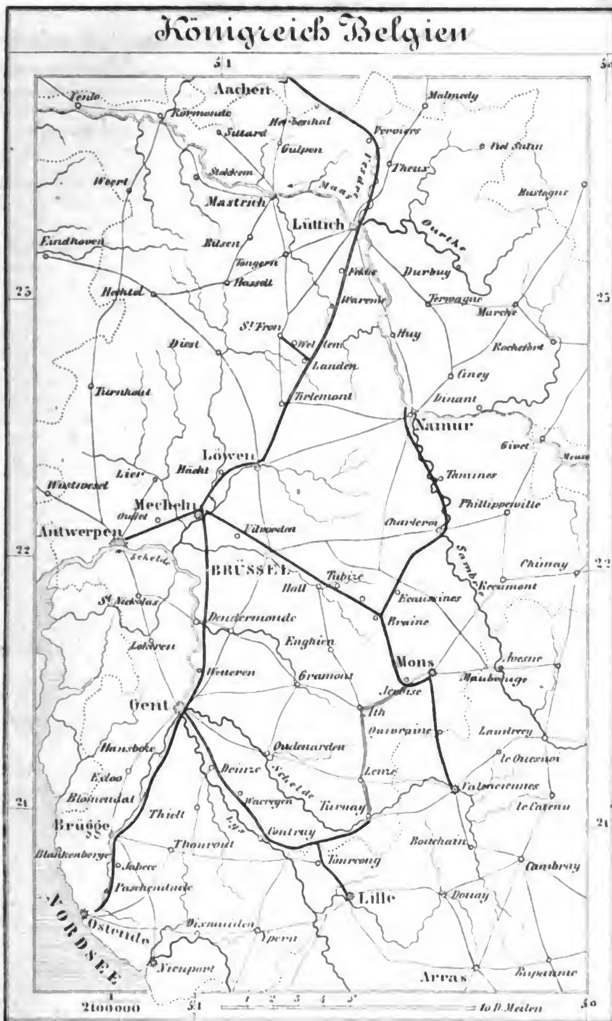
Von Cöln nach:	A. Vollst. Ladung von 90 Ctr			B. Unvollst. Güterladungen.		
	I. Classe rohe Produkte.	II. Classe verarb. Produkte.	III. Classe emball. Waaren.	10 bis 90 Ctr	1 bis 10 Ctr	10 bis 100 ℔
	2 Ctr	2 Ctr	2 Ctr	2 Ctr	2 Ctr	2 Ctr
	Sgr	Sgr	Sgr	Sgr	Sgr	Sgr
Verviers	8	10½	12	12¾	16	36
Lüttich	10	12½	15	16¾	20¾	46
Mecheln	16¾	19½	23¼	28	35¼	74
Antwerpen	18	21¼	25¼	30¼	38½	80
Brüssel	17¾	21	24¾	30	37½	78
Gent	21	24½	29¼	36	44¾	92
Ostende	25¾	29½	35¼	44	55¼	114
Courtray	24	28	33¾	41½	52	106
Von Aachen nach:						
Verviers	2½	3¼	3½	4	4¾	12
Lüttich	4½	5¼	6½	8	9½	22
Mecheln	11¼	12½	15	19¼	24	50
Antwerpen	12½	14	16¾	22	27¼	56
Brüssel	12	13½	16½	21¼	26½	54
Gent	15¼	17¼	21	27¼	33½	68
Ostende	20	22½	27	35¼	44	90
Courtray	18½	21	25	32¾	40¾	82

Von über 2 bis zu 10 ℔ Zollgewicht, pack- oder colliweise für jede Entfernung, einschließlich der Zustellung, 10 Sgr.

Die Transportpreise für die übrigen Abfahrts- und Ankunftsstationen werden nach obigen Maßgaben berechnet. — Vollständige Ladungen, welche aus Gütern bestehen, die zu verschiedenen Classen gehören, werden zum Preise derjenigen Classe berechnet, zu welcher die höher tarifirten eingetheilt sind.

Die Betriebskosten stellten sich im Jahre 1843 auf 53 — 54 % und 1844 auf 43½ % von der Brutto-Einnahme.

Nach einem Bericht des Administrationsrathes der rheinischen Eisenbahn vom 6. März 1845 belaufen sich die Einnahmen des Jahres 1844 auf 543,079 Thlr, und die Betriebsausgaben auf 234,595 Thlr. Der Ueberschuß beträgt 308,484 Thlr, woraus pro 1844 an Zinsen von 2½ Millionen Thaler Obligationen à 4 % = 100,000 Thlr, von 758,000 Thlr Obligationen à 3½ % = 25,982½ Thlr, Zinsen an Banquiers 3550 Thlr, ½ % Amortisation der 3½ % Obligationen pro 1844 = 6250 Thlr, zusammen


Königreich Belgien
Aachen
Malmedy
Rörmonde
Sittard
Gulpen
Verviers
Theux
Weert
Mastrich
Lüttich
Maas
Ourthe
Eindhoven
Bilsen
Tongern
Hasselt
Durbuy
Hasselt
Termagne
Marche
St. Tron
Huy
Diest
Landen
Rochefort
Ciney
Turnhout
Tirlemont
Dinant
Namur
Givet
Löwen
Lier
Mecheln
Thuines
Philippeville
Antwerpen
Vilvorden
Charleroi
Schelde
BRÜSSEL
Tubize
Hall
Chimay
St. Nicolas
Dendermonde
Braine
Enghien
Lokeren
Mons
Wetteren
Gramont
Maubeuge
Gent
Jemappe
Ath
Landrecy
Oudenarden
le Quesnoy
Deinze
Leuze
Valenciennes
Thielt
Turnay
le Cateau
Brügge
Contray
Bouchain
Thourout
Cambray
Blankenberge
Lille
Douay
NORDSEE
Ostende
Dixmuiden
Ypern
Nieuport
Arras
Bapaume
1
2100000
1 2 3 4 5
10 D. Meilen

135,782½ Thlr. zu vergüten sind; es bleiben somit noch 172,717½ Thlr., die als reiner Ueberschuß des Betriebes pro 1844 der nächsten Generalversammlung zur Verfügung gestellt werden. Diese Summe repräsentirt eine Dividende von 3½ % auf das Capital der Stammactien und läßt außerdem noch 16,643 Thlr. für die Bildung eines Reservefonds disponibel.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 2. August 1839 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		Thlr.	Ctr.	Thlr.	Thlr.
1839	52,950	8,315	—	—	8,315
1840	65,156	7,485	—	—	7,485
1841	110,280	64,588	47,730	3,983	68,571
1842	317,766	216,149	538,616	49,945	266,094
1843	285,929	216,525	1,379,574	108,233	324,758
1844	374,574	303,300	2,755,149	230,207	543,079

7. Belgische Eisenbahnen.

Mit Zugskarte.

Belgien war in früherer Zeit die Schule des deutschen Eisenbahnwesens; es wird daher stets ein wissenschaftliches Interesse für die deutschen Eisenbahnverwaltungen, so wie auch für jeden Geschäftsmann bieten, wenn die Hauptmomente der belgischen Bahnen hier in gedrängter Kürze aufgeführt werden.

Nach den vom Ministerium vorgelegten Kostenanschlägen wird die ganze Ausführung des Bahnnetzes von 112 Lieues, à 5 Kilometer, mit Einschluß des erforderlichen Betriebsmaterials sich auf 153,870,905 Franken belaufen; dieß macht per Lieue 1,373,848 Franken = 641,129 rheinische Gulden = 366,360 preußische Thaler.

Die Längen der Bahnen betragen:

Von	Herbesthal	bis Mecheln	17,75	geogr. Meilen.
„	Mecheln	„ Brüssel	3	„ „
„	Mecheln	„ Ostende	18,25	„ „
„	Mecheln	„ Antwerpen	3,75	„ „
„	Gent	„ Lille	9,75	„ „
„	Mouscron	„ Tournay	3	„ „
„	Landen	„ St. Trond	2	„ „
„	Brüssel	„ Quiévrain	10,75	„ „
„	Braine le Comte	„ Namur	9	„ „
		Zusammen	77,25	geogr. Meilen.

Das Land Belgien, westlich von der Maas, und noch westlicher von der Senne und der Schelde, ist im Allgemeinen flach, und die Gewässer haben ein schwaches Gefäll. Dieser Umstand, welcher für Eisenbahnen günstig ist, hat erlaubt, sowohl für die Curven als für die Abhänge ziemlich strenge Bedingungen anzunehmen. — Für die Gefälle ist die Grenze 1 : 250 selten erreicht, und nur zweimal, zwischen Mecheln und Termonde, überschritten, indem dort ein Bergrücken überstiegen wird, welcher das Dylethal von dem der Schelde trennt. Diese letzteren außergewöhnlichen Abhänge und Gefälle betragen 1 : 192 auf eine Länge von 219 Meter, und 1 : 125 auf 184 Meter. — Aus dem folgenden Nivellement ist die Höhenlage des Landes ersichtlich.

Nivellement der Bahn von Cöln bis Ostende.

Bemerkung. Die Höhenmessungen sind auf die Meeresfläche bei Ostende bezogen, und zwar bei Ebbezeit.

Stationen.	Höhe in Meter.	Entfern. Kilom.	Bemerkungen.
Cöln	50,70		
Königsdorf	90,10	41	1 Tunnel
Kerben	110,80		
Düren	130,70		
Eschweiler	173,30	30	1 „
Aachen	188		gen. Ebene
Preußische Grenze	254	15	1 Tunnel
Dolhain	211,1	15	1 „
Verviers	166		4 „
Pepinster	140		
Lüttich	66,89	26	12 „
Ans	176,89	5	gen. Ebene
Waremme	120,22	19	„
Landen	82,94	14	„

Stationen.	Höhe in Meter.	Entfern. Kilom.	Bemerkungen.
Tirlemont	57,05	13	1 Tunnel
Vertryck	64,80	18	
Louvain	28,16		
Wesvelaer	10,72	24	
Mecheln	11,04		
Malderen	13 70	27	
Termonde	5,56		
Wetteren	12,75	29	
Gent	7,22		
Aaltere	15,77	23	
Blömendäl	14,70	21½	
Brügge	9,33		
Plaschendäle	5,90	20½	
Ostende	4,43		
		341 Kilom. =	

76,73 Wegstunden = 46,04 geogr. Meilen.

Nivellement der Bahn von Valenciennes über Brüssel nach Antwerpen.

Stationen.	Höhe in Meter.	Entfern. Kilom.	Bemerkungen.
Valenciennes	30	15	
Quiévrain	30		
Boussu	27	19	
Mons	30,1		
Jurbise	70,7	11	
Soignies	92,5	13	
Braine le Comte	94,3	6	
Tubize	46,7	11½	1 Tunn

Stationen.	Höhe in Meter.	Entfern. Kilom.
Hal	—	5½
Forest	21,2	14
Brüssel	19,4	
Vilvoorden	15,7	20
Mecheln	11,04	
Duffel	7,3	24
Antwerpen	6,9	
		139 Kilom. =

31,28 Wegstunden = 18,76 geogr. Meilen.

Für die Curven ist der kleinste Radius 1000 Meter, und dieses Minimum ist selten angewendet. Jedoch in der Nähe der Stationen, wo die Geschwindigkeit der Convois nicht so bedeutend ist, hat man kleinere Radien angenommen. Z. B. am Ausgang der Station von Mecheln findet man auf der östlichen Linie einen Radius von 500 Meter auf 425 Meter Länge, auf der westlichen Linie einen eben solchen von 520 Meter

Länge, und auf der südwestlichen Linie einen Radius von 400 Meter auf 350 Meter Länge. Die kleinste Curve befindet sich in der Nähe der Station Gent, von 365 Meter Radius und 750 Meter Länge.

Die Construction der Bahnen ist verschieden; auf den Hauptbahnen beträgt die Kronenbreite des Bahndamms für zwei Geleise 7,5 bis 8,5 Meter und auf den Zweigbahnen für ein Geleise 4 bis 4,8 Meter. Die Spurweite mißt 1,44 Meter. Die Schienen ruhen in Stühlen auf Querschwellen, welche durch Kies fundamentirt sind. Das Gewicht der Schienen beträgt 54 ℔ per laufenden Meter.

Die Viaducte über die Bahn haben 7—8 Meter Oeffnung für zwei Geleise; der Zwischenraum beider Geleise ist 2,5 Meter und die Entfernung der äußeren Schienenreihe vom Widerlager 1,75 Meter. Die Höhe im Scheitel ist 5,65 Meter.

Der Tunnel von Cumptich, welcher zuerst ausgeführt wurde, hat eine ovale Form, und seine Sohle bildet ein umgekehrtes Gewölbe. Seine Höhe mißt 5,8, die Breite an der Basis 3,8 Meter und die größte Breite 4,3 Meter. Die Oberfläche der Schienen ist 0,8 Meter über die Sohle des Tunnels. — In der Folge erkannte man die Unvollkommenheit der Tunnels mit einem Geleis, und legte deshalb einen neuen neben dem alten an. Dieser wurde auch etwas breiter angelegt; seine Dimensionen waren folgende: Ganze Höhe 6,5 Meter, Höhe über den Schienen 5,7 Meter, Breite an der Sohle 4,8 Meter, und größte Breite 5,4 Meter. Die Dimensionen sind so angenommen worden, um ein Trottoir von 1 Meter Breite zu erhalten; beide Tunnels sind durch eine Mauer von 1,1 Meter stark getrennt, in welcher alle 5 Meter Durchgänge angebracht sind. Im alten Tunnel sind in gewissen Zwischenräumen Nischen für die Bahnwärter angebracht.

Auf ähnliche Weise hat man später die andern Tunnels ebenfalls umgeändert, wobei leider zwischen Tirlemont und Löwen am 21. Januar 1845 durch leichtfertiges Arbeiten ein Theil des alten Tunnels einstürzte, jedoch zu einer Zeit, als kein Wagenzug denselben passirte. — Die in neuerer Zeit erbauten Tunnels werden gleich für zwei Geleise angelegt. Z. B. die Tunnels im Vesdrethal nach folgenden Dimensionen: Ganze Höhe 6,125 Meter, größte Breite 7,75 Meter, untere Breite 7,4 Meter, Zwischenraum der Geleise 2 Meter. Die Tunnels haben 42 □ Meter im Querschnitt, sind von Ziegeln ausgemauert, und der laufende Meter hat 1200 — 1300 Francs gekostet.

Merkwürdige Bauwerke sind sehr bedeutende in großer Zahl vorhanden, von denen hier folgende namhaft gemacht werden: Der Viaduct bei Dolhain, die Brücke über die Ourthe, die Maasbrücke oberhalb Lüttich, die 25 Viaducte nebst 18 Tunnels im Vesdrethal, und die beiden geneigten Ebenen (von 1:36) mit stehenden Maschinen auf der Höhe bei Ans.

Es sind jetzt zehn Jahre, daß die weise Fürsorge Sr. Majestät des Königs Leopold von Belgien die Eisenbahnen, diesen mächtigen Hebel des Fortschrittes, in's Leben rief, welche so segensreich auf das Wohl der Völker einwirkten. — Wie rasch Personen- und Güterverkehr sich

gehoben hat, ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung, welche die Erträgnisse der Bahnen seit ihrem Betrieb bezeichnet.

Jahr.	Zahl der Reisenden.	Ertrag für Personen.	Ertrag für Güter.	Summa.	Ertrag der Güter.
		Franken.	Franken.	Franken.	pCt.
1835	421,439	268,998	—	268,998	—
1836	871,307	825,133	—	825,133	—
1837	1,384,577	1,399,989	16,994	1,416,983	1 1/5
1838	2,238,303	2,935,818	162,015	3,097,833	5 1/4
1839	1,952,731	3,636,544	613,281	4,249,825	13 1/4
1840	2,199,319	4,046,950	1,278,744	5,335,167	23 3/4
1841	2,639,744	4,113,755	2,112,136	6,226,334	34
1842	2,724,104	4,726,017	2,735,536	7,461,553	36 1/2
1843	3,085,349	5,436,930	3,557,509	8,994,439	39 1/2
1844	3,381,529	6,166,549	5,063,944	11,230,493	45 1/10

Die folgende Tabelle erläutert den Stand und die Ergebnisse der belgischen Eisenbahnen vom Jahr 1835 bis 1844. — Es ergibt sich aus derselben, daß die Ausgaben aller Art bis 31. December 1843 für die in Ausführung begriffenen Eisenbahnen sich auf 137,573,077 Franken beliefen. Davon entfallen:

a) Decretirte Bahnanlagen	107,279,296	Fr.
b) Bahnhöfe und sonstige Gebäulichkeiten	9,569,871	„
c) Zug- und Transportmittel	16,824,746	„
d) Allgemeine Kosten	3.899,164	„
Summa	137,573,077	Fr.

Die Totaleinnahme von 1844 belief sich auf 11,230,493 Fr., und die Betriebsausgaben betrugen 5,765,431 Fr. Letztere zerfallen in:

I. Allgemeine Administrationskosten	363,504	Fr.
II. Unterhaltung der Bahn und Stationen	1,400,071	„
III. Locomotiven-Dienst und Unterhaltung der Betriebsmittel	2,841,735	„
IV. Transportkosten	956,324	„
V. Auslagen für den Kassendienst	203,797	„
Summa	5,765,431	Fr.

Die Trains legten im ganzen Jahre auf sämmtlichen Bahnstrecken 497,061 Lieues = 335,535 geogr. Meilen zurück. Im Jahre 1844 verbrauchten die Locomotiven durchschnittlich 57,61 Kilogr. Coaks auf die durchlaufene Lieue (à 5 Kilom.), dagegen im Jahre 1843: 66,33 Kilogr., mithin im verflossenen Jahre 13% weniger als im vorhergegangenen.

Die zur Anlage verwendeten Capitalien verwertheten sich im Jahre 1844 zu 3,78 %, und es ist voraussichtlich, daß durch die Verbindung mit dem Rheine bei Cöln, und die dadurch bedeutend vermehrte Frequenz sich auch die Rentirung der Capitalien steigern wird.

Stand und Ergebnisse der belgischen Bahnen von 1835 bis 1844.

Jahre.	Bahnlänge im Betrieb.	Kosten der Ausführung am Schluß des Jahres für die im Betrieb stehenden Linien.		Betriebs-Lieues während des Jahres.	Allgemeine Betriebs-Einnahmen.		Allgemeine Betriebs-Ausgaben.		Ueberschuß der Einnahmen gegen die Ausgaben Total.	Betriebskosten.
		Total.	pr. Kilom.		Total.	pr. Betriebs-Lieues.	Total.	pr. Betriebs-Lieues.		
.	Kilom.	Franken.	Franken.	à 5 Kil.	Franken.	Franken.	Franken.	Franken.	Franken.	pCt.
1835	20	1,929,768	96,488	$2^2/_3$	268,998	100,874	168,773	63,290	100,225	63
1836	44	5,815,416	132,169	$7^1/_{10}$	825,133	114,602	431,136	59,880	393,997	52
1837	143	18,253,149	127,645	18	1,416,983	78,722	1,189,863	66,104	227,120	84
1838	256	35,587,229	139,013	$40^1/_2$	3,097,833	76,490	2,748,649	67,868	349,184	89
1839	309	49,740,248	160,972	$54^1/_3$	4,249,825	78,222	3,078,979	56,672	1,170,846	72
1840	332	62,144,584	187,183	$64^1/_2$	5,335,167	82,716	3,254,511	50,458	2,080,656	61
1841	378	75,594,248	199,985	$67^3/_4$	6,226,334	91,902	4,353,827	64,263	1,872,507	70
1842	438	95,530,577	218,107	$79^1/_{10}$	7,461,553	94,212	4,700,327	59,348	2,761,226	63
1843	483	137,573,077	284,978	$96^1/_2$	8,994,439	93,207	5,400,000	55,959	3,594,439	59
1844	559	144,746,774	258,939	$111^4/_5$	11,230,493	100,451	5,765,431	51,569	5,465,062	51

Es dürfte für Viele von Interesse seyn, die Gehalte des Personals zu kennen; diese sind durch königliche Ordonnanz vom 8. August 1843 wie folgt, geordnet:

Ingenieur en Chef, oder Administrations-Inspector 1. Classe	6300 Fr.
— 2. „	5200 „
Ingenieur, Controleur oder Architect 1. Classe	3800 „
— 2. Classe	3200 „
Ingenieur, oder Controleur 3. Classe. . . .	2400 „
Unteringenieur	2000 „
Bureauchef 1. Classe . .	3000 „ 2700 „
„ 2. „ . .	2400 „ 2100 „
Material-Verwalter . .	3000 „
Untersuchungs-Beamter .	2400 „
Stations-Chef 1. Classe .	2700 „
„ 2. „ .	2400 „
„ 3. „ .	2100 „
Unter-Chef der Station 1. Classe	1800 „
— 2. Classe.	1500 „
— 3. „	1200 „
Commis 1. Classe. . .	2100 „ 1800 „
„ 2. „	1500 „ 1200 „
„ 3. „	1080 „ 900 „
Gehülfe	700 „ 600 „
Conducteur 1. Classe. .	2400 „
„ 2. „ . .	2000 „
„ 3. „ . .	1500 „

Conducteur-Aspirant . .	1000 Fr.
Ober-Aufseher	2100 „
Aufseher 1. Classe. . .	1800 „
„ 2. — . . .	1500 „
„ 3. — . . .	1200 „ 1000 „
Zeichner 1. Classe . . .	1800 „
„ 2. „ . . .	1500 „
„ 3. „ . . .	1200 „ 1000 „
Werkführer	2500 „
Maschinist	2000 „
Heizer.	1500 „
Mechaniker-Zögling . .	1000 „
Erster Hauptwächter, Ober-Factor	2000 „
Oberwächter.	1800 „
Wächter 1. Classe. . .	1500 „
„ 2. „ . . .	1320 „
„ 3. „ . . .	1200 „ 1080 „
Factor 1. Classe . . .	1500 „
„ 2. „ . . .	1200 „
„ 3. „ . . .	1080 „
Polizei-Officier. . . .	1200 „
Polizei-Gehülfe. . . .	960 „
Wieger	900 „
Bote	900 „
Bureaudiener	780 „
Portier 1. Classe . . .	780 „
„ 2. „ . . .	720 „
Bremsführer	900 „
Aufseher des Tenders. .	900 „

Außer dem festen Gehalte empfangen die Functionäre und Angestellten, welche einen bedeutenden Einfluß auf Einnahme und Ausgabe ausüben können, einen Antheil vom Reinertrag.

Die Betriebsmittel bestanden am 1. Januar 1844 in Folgendem: 144 Locomotiven nebst Tender, 621 Personenwagen, 1781 Güterwagen, 362 Wagen für verschiedene Zwecke. Im Bau waren 40 Personenwagen, und 132 Güterwagen. — In der Regel gehen täglich in jeder Richtung 3 Personen- und 2 Güterzüge, und die Fahrzeit beträgt per Meile mit Einschluß des Aufenthalts 12 — 15 Minuten.

Passagier-Geld-Tarif.

Von Antwerpen nach	Wagenclasse I. Fr. Ct.	II. Fr. Ct.	III. Fr. Ct.
Mecheln . . .	2 —	1.50	1 —
Brüssel	3.25	2.50	1.50
Termonde . .	3.25	2.50	1.50
Gent	5 —	3.75	2.25
Brügge	7.75	6 —	3.75
Ostende	9.25	7 —	4.50
Courtrai . . .	7.75	6 —	3.75
Tournay . . .	10 —	7.75	4.75
Löwen	3.50	2.50	1.50
Tirlemont . .	5 —	3.75	2.25
St. Trond . .	7 —	5.25	3.25
Lüttich	9 —	6.75	4.25
Pepinster . . .	10 —	8 —	5 —
Verviers . . .	10.50	8.25	5 25
Herbesthal . .	10.50	9 —	5.75

Von Brügge nach	Wagenclasse I. Fr. Ct.	II. Fr. Ct.	III. Fr. Ct.
Brüssel	7.75	6 —	3.75
Mecheln . . .	7 —	5.25	3.25
Antwerpen . .	7.75	6 —	3.75
Termonde . .	5.25	4 —	2.50
Gent	3.25	2.50	1.50
Ostende	1.75	1.25	— 75
Courtrai . . .	5.25	4 —	2.50
Tournay . . .	7.50	5.75	3.75
Löwen	8.75	6.50	4 —
Tirlemont . .	10 —	7.50	4.75
St. Trond . .	11.75	9 —	5.75
Lüttich	13.50	10.50	6.75
Pepinster . . .	14.50	11.25	7.25
Verviers . . .	15 —	11.75	7.50
Herbesthal . .	16 —	12.50	8 —

Von **Brüssel** nach

	I.	II.	III.
Mecheln . . .	1.50	1.25	— 75
Antwerpen . .	3.25	2.50	1.50
Termonde . .	3 —	2.25	1.25
Gent	4.75	3.50	2.25
Brügge	7.75	6 —	3.75
Ostende	9.25	7 —	4.50
Courtrai . . .	7.75	6 —	3.75
Tournay . . .	9 —	7 —	4.50
Löwen	2.75	2 —	1.25
Tirlemont . .	4.25	3.25	2 —
St. Trond . .	6.25	4.50	3 —
Lüttich	8 —	6.25	4 —
Pepinster . . .	9.50	7.50	4.75
Verviers . . .	10 —	8 —	5 —
Herbesthal . .	11 —	8.50	5.50
Braine l. C.	2.50	2 —	1.25
Mons	4.50	3.50	2.25
Quiévrain . .	6 —	4.75	3.25
Charleroy . .	4.50	3.50	2.25
Namur	6.50	5 —	3.25

Von **Courtrai** nach

	I.	II.	III.
Brüssel	7.75	6 —	3.75
Mecheln . . .	7 —	5.25	3.25
Antwerpen . .	7.75	6 —	3.75
Termonde . .	5.25	4 —	2.50
Gent	3.25	2.50	1.50
Brügge	5.25	4 —	2.50
Ostende	6.75	5.25	3.25
Tournay . . .	2.25	1.75	1.25
Löwen	8.75	6.50	4 —
Tirlemont . .	10 —	7.50	4.75
St. Trond . .	11.75	9 —	5.75
Lüttich	13.50	10.50	6.75
Pepinster . . .	14.50	11.25	7.25
Verviers . . .	15 —	11.75	7.50
Herbesthal . .	16 —	12.50	8 —

Von **Braine le Comte** nach

	I.	II.	III.
Brüssel	2.50	2 —	1.25
Mons	2.50	1.75	1.25
Quiévrain . .	4 —	3 —	2.25
Charleroy . .	3 —	2.25	1.50
Namur	5 —	4 —	2.50

Von **Gent** nach	Wagenclasse I.	II.	III.
	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.
Brüssel	4.75	3.50	2.25
Mecheln . . .	4 —	3 —	1.75
Antwerpen . .	5 —	3.75	2.25
Termonde . .	2 —	1.50	1 —
Brügge	3.25	2.50	1.50
Ostende	5 —	3.75	2.25
Courtrai . . .	3.25	2.50	1.50
Tournay . . .	5.50	4.25	2.75
Löwen	5.50	4.25	2.50
Tirlemont . .	7 —	5.25	3.25
St. Trond . .	8.75	6.75	4.25
Lüttich	10.75	8.25	5.25
Pepinster . . .	11.50	9 —	5.75
Verviers . . .	12 —	9.50	6 —
Herbesthal . .	13 —	10.25	6.50

Von **Herbesthal** nach	Wagenclasse I.	II.	III.
	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.
Brüssel	11 —	8.50	5.50
Mecheln . . .	10 —	8 —	5 —
Antwerpen . .	11.50	9 —	5.75
Termonde . .	11.50	9 —	5.75
Gent	13 —	10.25	6.50
Brügge	16 —	12.50	8 —
Ostende	17 50	13.75	8.75
Courtrai . . .	16 —	12.50	8 —
Tournay . . .	18 —	14 —	9 —
Löwen	8.50	6.50	4.25
Tirlemont . .	7 —	5.50	3.50
St. Trond . .	6.50	5.25	3.25
Lüttich	3.50	2.75	1.75
Pepinster . . .	2 —	1.50	1 —
Verviers . . .	1.50	1.25	— 75

Von **Löwen** nach	I.	II.	III.
Brüssel	2.75	2 —	1.25
Mecheln . . .	2 —	1.50	1 —
Antwerpen . .	3.50	2.50	1.50
Termonde . .	3.50	2.50	1.50
Gent	5.50	4.25	2.50
Brügge	8.75	6.50	4 —
Ostende	10 —	7.50	4.75
Courtrai . . .	8.75	6.50	4 —
Tournay . . .	10.50	8 —	5 —
Tirlemont . .	1.75	1.25	— 75
St. Trond . .	3.50	2.75	1.75
Lüttich	5.50	4.25	2.75
Pepinster . . .	7 —	5.50	3.50
Verviers . . .	7.50	5.75	3.75
Herbesthal . .	8.50	6.50	4.25

Von **Lüttich** nach	I.	II.	III.
Brüssel	8 —	6.25	4 —
Mecheln . . .	7 —	5.50	3.50
Antwerpen . .	9 —	6.75	4.25
Termonde . .	9 —	6.75	4.25
Gent	10.75	8.25	5.25
Brügge	13.50	10.50	6.75
Ostende	15 —	11.50	7.25
Courtrai . . .	13.50	10.50	6.75
Tournay . . .	15.50	12 —	7.50
Löwen	5.50	4.25	2.75
Tirlemont . .	4 —	3.25	2 —
St. Trond . .	4.25	3.25	1.75
Pepinster . . .	2 —	1.50	1 —
Verviers . . .	2.50	2 —	1.25
Herbesthal . .	3.50	2.75	1.75

Von **Charleroy** nach	I.	II.	III.
Brüssel	4.50	3.50	2.25
Braine l. C.	3 —	2.25	1.50
Mons	4.50	3.50	2.25
Quiévrain . .	6 —	4.75	3 —
Namur	3 —	2.25	1.50

Von **Mons** nach	I.	II.	III.
Brüssel	4.50	3.50	2.25
Braine l. C.	2.50	1.75	1.25
Quiévrain . .	1.50	1.25	1 —
Charleroy . .	4.50	3.50	2.25
Namur	7 —	5.50	3.50

Von **Mecheln** nach	Wagenclasse I.	II.	III.
	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.
Brüssel	1.50	1.25	— 75
Antwerpen . .	2 —	1.50	1 —
Termonde . .	2 —	1.50	1 —
Gent	4 —	3 —	1.75
Brügge	7 —	5.25	3.25
Ostende	8.50	6.50	4 —
Courtrai . . .	7 —	5.25	3.25
Tournay . . .	8.50	6.50	4.25
Löwen	2 —	1.50	1 —
Tirlemont . .	3.25	2.50	1.50
St. Trond . .	5.25	4 —	2.50
Lüttich	7 —	5.50	3.50
Pepinster . . .	8.50	6.50	4.25
Verviers . . .	9 —	7 —	4.50
Herbesthal . .	10 —	8 —	5 —

Von **Ostende** nach	Wagenclasse I.	II.	III.
	Fr. Ct.	Fr. Ct.	Fr. Ct.
Brüssel	9.25	7 —	4.50
Mecheln . . .	8.50	6.50	4 —
Antwerpen . .	9.25	7 —	4.50
Termonde . .	6.75	5.25	3.25
Gent	5 —	3.75	2.25
Brügge	1.75	1.25	— 75
Courtrai . . .	6.75	5.25	3.25
Tournay . . .	9 —	7 —	4.50
Löwen	10 —	7.50	4.75
Tirlemont . .	11.25	8.50	5.50
St. Trond . .	13 —	10 —	6.50
Lüttich	15 —	11.50	7.25
Pepinster . . .	16 —	12.50	8 —
Verviers . . .	16.50	13 —	8.25
Herbesthal . .	17.50	13.75	8.75

Von **Pepinster** nach	I.	II.	III.
Brüssel	9.50	7.50	4.75
Mecheln . . .	8.50	6.50	4.25
Antwerpen . .	10 —	8 —	5 —
Termonde. . .	10 —	8 —	5 —
Gent	11.50	9 —	5.75
Brügge	14.50	11.25	7.25
Ostende	16 —	12.50	8 —
Courtrai . . .	14.50	11.25	7.25
Tournay . . .	16.50	13 —	8.25
Löwen	7 —	5.50	3.50
Tirlemont . .	5.50	4.25	2.75
St. Trond . .	5 —	4 —	2.50
Lüttich	2 —	1.50	1 —
Verviers . . .	— 75	— 50	— 25
Herbesthal . .	2 —	1.50	1 —

Von **Termonde** nach	I.	II.	III.
Brüssel	3 —	2.25	1.25
Mecheln . . .	2 —	1.50	1 —
Antwerpen . .	3.25	2.50	1.50
Gent	2 —	1.50	1 —
Brügge	5.25	4 —	2.50
Ostende	6.75	5.25	3.25
Courtrai . . .	5.25	4 —	2.50
Tournay . . .	7.50	5.75	3.75
Löwen	3.50	2.50	1.50
Tirlemont . .	5 —	3.75	2.25
St. Trond . .	7 —	5.25	3.25
Lüttich	9 —	6.75	4.25
Pepinster . . .	10 —	8 —	5 —
Verviers . . .	10.50	8.25	5.25
Herbesthal . .	11.50	9 —	5.75

Von **Namur** nach	I.	II.	III.
Brüssel	6.50	5 —	3.25
Braine l. C.	5 —	4 —	2.50
Mons	7 —	5.50	3.50
Quiévrain . .	8.50	6.5 0	4.25
Charleroy . .	3 —	2.2 5	1.50

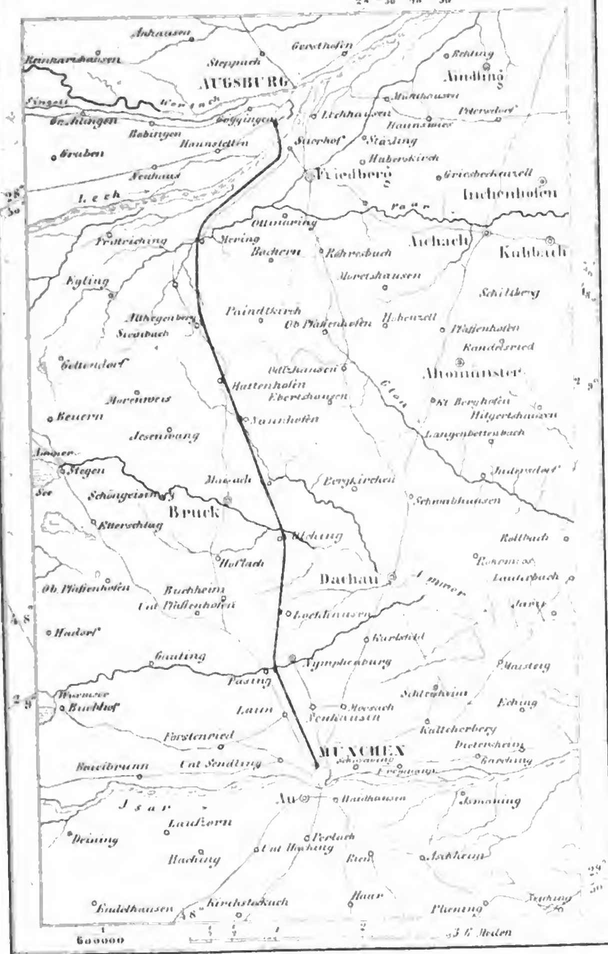
Von **Quiévrain** nach	I.	II.	III.
Brüssel	6 —	4.75	3.25
Braine l. C.	4 —	3 —	2.25
Mons	1.50	1.25	1 —
Charleroy . .	6 —	4.75	3 —
Namur	8.50	6.50	4.25

Von **Tirlemont** nach	Wagenclasse I. Fr. Ct.	II. Fr. Ct.	III. Fr. Ct.
Brüssel	4.25	3.25	2 —
Mecheln . . .	3.25	2.50	1.50
Antwerpen . .	5 —	3.75	2.25
Termonde . .	5 —	3.75	2.25
Gent	7 —	5.25	3.25
Brügge	10 —	7.50	4.75
Ostende	11.25	8.50	5.50
Courtrai . . .	10 —	7.50	4.75
Tournay . . .	11.75	9 —	5.50
Löwen	1.75	1.25	— 75
St. Trond . .	2 —	1.50	1 —
Lüttich	4 —	3.25	2 —
Pepinster . . .	5.50	4.25	2.75
Verviers . . .	6 —	4.75	3 —
Herbesthal . .	7 —	5.50	3.50

Von **St. Trond** nach	Wagenclasse I. Fr. Ct.	II. Fr. Ct.	III. Fr. Ct.
Brüssel	6.25	4.50	3 —
Mecheln . . .	5.25	4 —	2.50
Antwerpen . .	7 —	5.25	3.25
Termonde . .	7 —	5.25	3.25
Gent	8.75	6.75	4.25
Brügge	11.75	9 —	5.75
Ostende	13 —	10 —	6.50
Courtrai . . .	11.75	9 —	5.75
Tournay . . .	13.75	10.50	6.50
Löwen	3.50	2.75	1.75
Tirlemont . .	2 —	1.50	1 —
Lüttich	4.25	3.25	1.75
Verviers . . .	5 —	4 —	2.50
Pepinster . . .	5.50	4.50	2.75
Herbesthal . .	6.50	5.25	3.25

Von **Tournay** nach	I.	II.	III.
Brüssel	9 —	7 —	4.50
Mecheln . . .	8.50	6.50	4.25
Antwerpen . .	10 —	7.75	4.75
Termonde . .	7.50	5.75	3.75
Gent	5.50	4.25	2.75
Brügge	7.50	5.75	3.75
Ostende	9 —	7 —	4.50
Courtrai . . .	2.25	1.75	1.25
Löwen	10.50	8 —	5 —
Tirlemont . .	11.75	9 —	5.50
St. Trond . .	13.75	10.50	6.50
Lüttich	15.50	12 —	7.50
Pepinster . . .	16.50	13 —	8.25
Verviers . . .	17 —	13.50	8.50
Herbesthal . .	18 —	14 —	9 —

Von **Verviers** nach	I.	II.	III.
Brüssel	10 —	8 —	5 —
Mecheln . . .	9 —	7 —	4.50
Antwerpen . .	10.50	8.25	5.25
Termonde . .	10.50	8.25	5.25
Gent	12 —	9.50	6 —
Brügge	15 —	11.75	7.50
Ostende	16.50	13 —	8.25
Courtrai . . .	15 —	11.75	7.50
Tournay . . .	17 —	13.50	8.50
Löwen	7.50	5.75	3.75
Tirlemont . .	6 —	4.75	3 —
St. Trond . .	5.50	4.50	2.75
Lüttich	2.50	2 —	1.25
Pepinster . . .	—75	—50	— 25
Herbesthal . .	1.50	1.25	— 75


München-Augsburg
AUGSBURG
Friedberg
Aichach
Kühbach
Inchenhofen
Aindling
Altomünster
Bruck
Dachau
MÜNCHEN
Au
Nymphenburg
Pasing
Mering
Lech
Paar
Isar
Amper
Steppach
Gersthofen
Göggingen
Haunstetten
Lechhausen
Derching
Ottmaring
Kissing
Hattenhofen
Nannhofen
Maisach
Olching
Lochhausen
Gauting
Laim
Neuhausen
Moosach
Schleissheim
Perlach
Haidhausen
Bogenhausen
Ismaning
Forstenried
Unt. Sendling
Deining
Kirchstockach
Haar
Pliening
Ob. Pfaffenhofen
Unt. Pfaffenhofen
Buchheim
Fürstenfeldbruck
Moorenweis
Jesenwang
Egling
Schöngeising
Steinbach
Bergkirchen
Schwabhausen
Röhrmoos
Karlsfeld
Feldmoching
Garching
Hallbergmoos
Hohenzell
Paindlkirch
Langenbettenbach
Indersdorf
1
600000
3 6 Meilen

Tarif für Passagiergepäck.
(Minimum der Taxe: 50 Centimes.)

Von Brüssel nach	Für 100 Kilogr.	Von Brüssel nach	Für 100 Kilogr.	Von Brüssel nach	Für 100 Kilogr.
	Fr. Ct.		Fr. Ct.		Fr. Ct.
Mecheln . . .	1. 20	Tirlemont . .	3 —	Mons	3. 60
Antwerpen .	2. 70	Lüttich . . .	6. 90	Jemappes . .	3. 90
Termonde . .	2. 40	St. Trond .	4. 50	Thulin . . .	4. 50
Gent	3. 60	Chaudfont .	7. 20	Quiévrain .	4. 80
Brügge . . .	6. 30	Verviers . .	8. 10	Manage . .	2. 70
Ostende . . .	7. 50	Herbesthal .	9 —	Charleroy . .	3. 60
Courtrai . .	6 —	Hall.	— 90	Tamine . . .	4. 50
Tournay . .	7. 20	Braine l. C.	1. 80	Namur . . .	5. 10
Löwen	2. 10	Soignies . .	2. 40		

---

8. München-Augsburg.

Mit Zugskarte.

Im Jahre 1835 hatten sich zwei isolirte Vereine zu München und Augsburg für die Erbauung einer Eisenbahn zwischen diesen beiden Städten gebildet; jedoch erst im Juni 1837 konnte eine Actiengesellschaft constituirt werden. Die Vorarbeiten für die Bahn wurden im Auftrage der Regierung vom Herrn Regierungs- und Kreisbaurath Beyschlag vorgenommen. Am 18. Juli 1836 wurde hiernach von Sr. Majestät dem König die jetzige Richtung der Bahn bestimmt. Sie beginnt außerhalb München, zieht an den Orten Passing, Lochhausen, Olching, Maisach, Nannhofen, Althegenberg, Mering, Stierhof vorüber, und endet bei den Wällen von Augsburg. Die Specialpläne und Kostenanschläge wurden vom königlichen Bezirks-Ingenieur, Herrn Denis, entworfen. Die Ausführung der Bahn wurde Herrn Baurath Himbsel übertragen. — Durch bedeutende Regengüsse ergab sich während des Baues, daß die projectirten Brücken und Canäle mit einer Gesammtöffnung von 840 Fuß viel zu eng waren, und auf 1667 Fuß erweitert werden mußten. Das ursprünglich veranschlagte Capital von 3,000,000 fl. war nicht hinreichend, und mußte in der Folge um 1,100,000 fl. vergrößert werden, wozu später noch ein Anlehen von 100,000 fl. hinzukam, so daß also das Gesammtanlagecapital sich auf 4,200,000 fl. belief. — Die Länge der Bahn beträgt 207,887 bayerische Fuß, oder 8,19 deutsche Meilen, und nach dem Tarif 16¼ bayerische Stunden. — Die Bahn besteht aus langen geraden Linien, welche durch sehr sanfte Curven verbunden sind. Die längste gerade Linie zwischen Olching und Hattenhofen mißt 2 geogr. Meilen; die stärkste Krümmung bei Augsburg über den Lech hat noch 3000 Fuß Radius.

Nivellement.

Länge		Neigung.		Höhe am Endpunkte.		
2,000	Fuß	1 : ∞		0	Fuß	Bahnhof zu Augsburg.
5,200	„	1 : 450	St.	11,55	„	
1,200	„	1 : 600	„	13,55	„	
325	„	1 : ∞		13,55	„	Lechbrücke.
5,090	„	1 : 5141	„	14,55	„	
15,200	„	1 : 385	„	54,14	„	
7,200	„	1 : 388	„	72,69	„	
7,948	„	1 : 393	„	92,90	„	
5,600	„	1 : 500	„	104,11	„	
4,000	„	1 : 350	„	115,54	„	
14,000	„	1 : 300	„	171,74	„	
11,014	„	1 : 281	„	210,94	„	
1,600	„	1 : 550	Fl.	207,32	„	
6,800	„	1 : ∞		207,32	„	Hattenhofer Berg.
4,000	„	1 : 400	„	197,32	„	
6,000	„	1 : 300	„	177,32	„	
6,137	„	1 : 310	„	157,52	„	
11,200	„	1 : 400	„	129,52	„	
10,400	„	1 : 449	„	110,56	„	
12,000	„	1 : 450	„	83,89	„	
7,723	„	1 : 1112	„	76,95	„	
12,000	„	1 : 800	St.	91,95	„	
22,000	„	1 : 400	„	146,96	„	
8,400	„	1 : 1393	„	152,99	„	
11,200	„	1 : 1995	Fl.	147,37	„	
6,400	„	1 : 1860	„	143,93	„	
3,250	„	1 : 1600	St.	145,96	„	Bahnhof zu München.

207,887 Fuß = 60,674 Meter = 13,65 Wegstunden = 8,19 Meilen.

Die höchste Steigung beträgt hiernach 1 : 281 Fuß auf 11,014 Fuß Länge. Zu Augsburg befindet sich der niedrigste Punkt der Bahn, und zu Hattenhof der höchste. Der Bahnhof zu München liegt 61 Fuß tiefer als der hattenhofer Berg, und ist 5 Meilen von diesem entfernt.

Besonders wichtige Bauwerke kommen bei dieser Bahn nicht vor. Bemerkenswerth ist die 325 Fuß lange hölzerne Brücke über den Lech bei Augsburg, und ein Damm über einen, unter dem Namen Haspelmoos bekannten, Sumpf bei Hattenhofen, welcher durch Thonpiloten festgemacht wurde. (Eine ähnliche Methode ist auf der badischen Bahn, im Rother Bruch angewendet worden, und zwar Sandpiloten. Jedoch das Merkwürdigste in dieser Beziehung findet sich auf der Liverpool-Manchester-Eisenbahn im Chat moos, welches durch Faschinen fundamentirt ist.) Der Bahndamm ist für zwei Geleise hergestellt, indeß ist vorläufig erst eines gelegt worden. Das Schienengeleise ruht auf hölzernen Querschwellen, auf welchen Stühle befestigt sind; das Gewicht vom laufenden Fuß

Schienen beträgt ungefähr $12^1/_4$ ℔ oder 40 ℔ pro Yard. Die Spurweite ist die gesetzliche bayerische von 4 Fuß $8^1/_2$ Zoll englisch.

Anlage- und Einrichtungskosten bis 30. September 1841.

1)	Erwerbung des Bodens	451,487 fl.
2)	Erdarbeiten (Herstellung des Bahndammes)	856,175 „
3)	Brücken und Durchläße	603,684 „
4)	Grundbau (Fundament des Geleises)	154,592 „
5)	Oberbau (das Schienengeleise)	1,113,594 „
6)	Straßen=Uebergänge	15,450 „
7)	Nebenanlagen	11,877 „
8)	Drehscheiben	9,162 „
9)	Hochgebäude	137,111 „
10)	Dampfwagen und Ersatzstücke	207,277 „
11)	Personen= und Transportwagen	142,666 „
12)	Direction und specielle Leitung des Baues	186,946 „
13)	Inventargegenstände für den Fahrbetrieb	28,929 „
14)	Vorübergehende Ausgaben auf Decoration u. s. w.	8,927 „
15)	Passivzinsen für entlehnte Gelder	12,978 „
16)	Kosten auf Negozirung und Erhebung des Anlehens	3,157 „
17)	Zinsenvergütung für Vorausbezahlungen u. s. w.	128 „
18)	Verzinsung des Actiencapitals	202,800 „
19)	Erstjährige Verzinsung des Anlehens	43,740 „
	Summe	4,190,680 fl.
	Hiervon kommen in Abzug diejenigen Einnahmen, welche sich durch den Vollzug des Bahnbaues selbst ergeben haben	27,875 „
	Verbleiben als wirkliche Ausgaben	4,162,805 fl.
20)	Im Rechnungsjahr $18^{41}/_{42}$ wurden weiter verwendet	23,406 „
	Gesammt=Summe der Ausgaben	4,186,211 fl.
	Diese Ausgaben wurden geleistet durch:	
A.	Das Actien=Capital (6000 Actien à 500 fl.)	3,000,000 fl.
B.	Das erste 4 % Anlehen	1,100,000 „
C.	Das Anlehen zu $4^1/_2$ % auf Prioritätsactien (von 100,000 fl.)	86,211 „
	Gesammt=Summe wie oben	4,186,211 fl.

Das Mobiliar = Vermögen bestand am Schlusse des Betriebsjahres $18^{42}/_{43}$ in: 8 Locomotiven nebst Tender zu 218,791 fl. — Maschinentheilen und Einrichtung der Werkstätten 21,317 fl. — 1 Gallawagen, 5 Personenwagen I. Classe, 16 II. Classe, 15 III. Classe, 31 Frachtwagen, 10 Wagenkästen, und Einrichtung der Werkstätten zu 154,676 fl. — Geräthen, Utensilien und Werkzeugen zu 30,539 fl. — Baumaterialien 600 fl., in Summa 425,923 fl.

Die Locomotiven verbrauchten per Poststunde $^{71}/_{1000}$ Klafter Holz, $^{91}/_{1000}$ ℔ Oel und $^{64}/_{1000}$ ℔ Unschlitt.

Die Bahn wurde vom 1. September 1839 bis 3. Oktober 1840 streckenweise, seit dem 4. October 1840 aber in ihrer ganzen Länge befahren, und am 21. November 1844 trat sie in Anschluß mit der Augsburg-Bamberger Bahn. — Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft. Die höchste Fahrgeschwindigkeit ist auf 10 Wegstunden in 1 Zeitstunde festgesetzt, also für $16^1/_4$ Stunde 1 Stunde 36 Minuten. Der Aufenthalt auf den 8 Zwischenstationen beträgt 24 Minuten. Während der Sommermonate werden täglich regelmäßig 4, und in den Wintermonaten 3 Fahrten von Augsburg und München aus gemacht.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit mit Einschluß des Aufenthalts.

(Bemerkung. Dieser Tarif soll nächstens ermäßigt und mit dem der Augsburg-Bamberger Bahn in Einklang gebracht werden.)

Stationen.	Entfernung.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
	Stunden	St. M.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Von München nach Passing . . .	2	— 15	— 24	— 18	— 12
" " " Lochhausen . .	$2^1/_2$	— 26	— 36	— 27	— 15
" " " Olsching . . .	5	— 39	— 57	— 40	— 27
" " " Maisach . . .	$6^1/_2$	— 50	1. 15	— 51	— 30
" " " Nannhofen . .	$8^1/_2$	1. 7	1. 36	1. 9	— 42
" " " Althegenberg.	11	1. 25	2 —	1. 27	— 54
" " " Mering . . .	$12^1/_2$	1. 39	2. 21	1. 39	1. 3
" " " Stierhof . . .	$15^1/_8$	1. 57	2. 45	2 —	1. 15
" " " Augsburg . .	$16^1/_4$	2. 5	3 —	2. 12	1. 24
" Augsburg nach Stierhof . .	$1^1/_6$	— 9	— 15	— 12	— 9
" " " Mering . . .	$3^3/_4$	— 29	— 39	— 33	— 21
" " " Althegenberg	$5^1/_2$	— 43	1 —	— 45	— 30
" " " Nannhofen .	$7^3/_4$	1. 5	1. 24	1. 3	— 42
" " " Maisach. . .	$9^7/_{12}$	1. 17	1. 45	1. 21	— 54
" " " Olsching . .	$11^1/_4$	1. 27	2. 3	1. 33	— 57
" " " Lochhausen .	$12^3/_4$	1. 41	2. 24	1. 45	1. 9
" " " Passing. . .	$14^1/_4$	1. 53	2. 36	1. 54	1. 12
" " " München . .	$16^1/_4$	2. 5	3 —	2. 12	1. 24

Jeder Reisende hat 40 ℔ Gepäck frei; das Uebergewicht wird bezahlt 1 ℔ zu 6, 2 zu 9, 3 zu 12, 4 zu 14 kr. Eine einspännige Chaise oder Cabriolet zahlt 10 fl., 1 zweispännige 12 fl., Glaswagen 14 — 16 fl., 1 vierspänniger Reisewagen 20 fl., 1 sechsspänniger Reisewagen 24 fl. für die ganze Bahn von Augsburg bis München. Die Person im eigenen Wagen zahlt II. Classe. — Der Frachtsatz für Eilgüter besteht in 40 kr. per Ctr und 3 kr. Zettelgebühr. — Geldsendungen werden bezahlt 1 bis 5 ℔ mit 3 kr., 5 bis 10 zu 6 kr., 10 bis 15 zu 9 kr., 15 bis 20 zu

12 kr., 20 bis 25 zu 15 kr. Für Colli über 30 ℔ und Frachtgüter werden 30 kr. per Ctr bezahlt. — Der Viehtransport wird für die ganze Bahn berechnet: 1 — 3 Pferde 8 — 16 fl., 1 Hornvieh $2^1/_2$ — 6 fl., Kälber oder Schafe per Ctr 32 kr., 1 Schwein 9 kr. — 1 fl. 30 kr., 1 Hund 12 kr.

Frequenz seit Eröffnung der ganzen Bahn.

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		fl.	Ctr	fl.	fl.
1. Oct. 1840 / 31. Sept. 1841	251,441	220,837	42,020	34,609	269,688
$18^{41}/_{42}$	211,308	199,453	81,917	56,925	271,054
$18^{42}/_{43}$	205,829	209,888	173,502	90,204	307,819
1844	185,373	194,278	—	88,197	282,475

Die Stammactien erhielten an Dividende: $18^{40}/_{41} = 2^1/_2$ %, $18^{41}/_{42} = 3$ %, $18^{42}/_{43} = 3^1/_2$ %, 1844 = $2^1/_2$ %. In der letzten Generalversammlung wurde von der Gesellschaft freiwillig der Beschluß gefaßt, die Bahn sammt allem Zubehör käuflich an den Staat zu überlassen. In Folge eines Staatsvertrages ging hierauf die Bahn am 1. October 1844 als freies Eigenthum an den Staat; die Actionäre erhielten den Nennwerth ihrer Actien, und eine weitere Vergütung von 200,000 fl. für den erlittenen Zinsenverlust und für den künftigen Gewinnentzug.

In Folge einer Entschließung der königl. Ministerien des Innern und der Finanzen vom 20. November 1844 wurden die von der Actien-Gesellschaft dieser Bahn aufgenommenen Capitalien gekündigt; nämlich:

a) 2200 Partialobligationen à 500 fl. zu 4 % = 1,100,000 fl.
b) 1000 Prioritätsactien à 100 fl. zu 4 $^1/_2$ % = 100,000 „

Ersteres Anlehen wurde nach Ablauf von 6 Monaten (vom 28. November an gerechnet), letzteres nach 3 Monaten (von demselben Tage an), zum Nennwerthe von der königl. Staatsschulden-Tilgungscasse zu München entweder in Baarem, oder in bayerischen $3^1/_2$ % Obligationen heimbezahlt.

---

9. Ludwigs-Eisenbahn.

(Nürnberg-Fürth.)

Im Frühjahre 1833 bildete sich eine Actiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Der Verein erhielt 1834 unter dem Titel: „Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft" ein Privilegium exclusivum für den Zeitraum von dreißig Jahren. Der königlich bayerische

Ingenieur, Herr Denis, welcher eben erst von einer Reise durch England und Amerika zurückgekehrt war, wurde für die Ausführung dieser Bahn von der Gesellschaft angestellt. Derselbe begann im Monat Juli 1834 die Vermessung, und nach drei Monaten waren die ausführlichsten Pläne und Specialzeichnungen, nebst den Kostenanschlägen vollendet. Nachdem Alles durch Accorde gesichert worden, begannen im Mai 1835 die Erdarbeiten; schon im Juli konnte man mit dem Legen der Schienen den Anfang machen, und am 7. December 1835 die Bahn eröffnen.

Die Länge der Bahn beträgt 20,730 bayer. Fuß = 1,36 Wegstunden = 0,82 geogr. Meilen. Der Bahnhof bei Nürnberg liegt 21 Fuß höher als der bei Fürth. Das Gefäll wechselt vom Horizontalen bis zu Steigungen von 1 : 200; letztere jedoch nur auf kurze Strecken. Die Bahn besteht der ganzen Länge nach aus einem Damm von 12 Fuß 8 Zoll Kronenbreite, neben welchem ein 12 Fuß breiter Feldweg hinzieht. Sie ist nach dem System der Liverpool-Manchester-Eisenbahn, nämlich mit freitragenden Schienen in gußeisernen Stühlen, auf Quader befestigt, erbaut worden. Die Bahn hat nur ein Geleise, dessen Spurweite 4 Fuß 8 Zoll englisches Maß beträgt. Die Schienen wiegen $7^1/_2$ bayerische ℔ der bayerische Fuß, und die gußeisernen Stühle 9 und 11 ℔. — Aus der Fabrik von Robert Stephenson wurden zwei kleine Locomotiven bezogen, welche franco Rotterdam 1700 Pfd. Sterl. gekostet haben.

Kosten der Anlage und Einrichtung.

1) Grund und Boden für die Bahn und Stationen .	34,827 fl.
2) Bahnkosten einschließlich der Gebäude	100,758 „
3) 2 Dampfwagen und 9 Personenwagen u. s. w. .	77,875 „
Summe	213,470 fl.
Diese wurden beigebracht durch:	
A. 1777 Actien à 100 fl. (auf Dividende)	177,700 fl.
B. Eine Anleihe zu 4 %	35,500 „
Summe	213,200 fl.

Die Stammactien erhielten an Dividende: $18^{35}/_{36}$ für 13 Monate = 20 fl., 1837 = $17^1/_2$ fl., 1838 = 15 fl., 1839 = $16^1/_2$ fl., 1840 = 17 fl., 1841 = 16 fl. 1842 = 15 fl., 1843 = $14^1/_2$ fl., 1844 = 15 fl.

Der Reservefonds betrug 1845 = 11,753 fl. — Die Betriebsmittel bestehen in: 2 Locomotiven nebst Tender, 12 Personenwagen und 7 Pferden.

Durch die erfolgte Verbindung mit der Staatsbahn ist die Strecke von Fürth bis zum Kreuzungspunkt bei Muggenhof zur Zweigbahn der Staatseisenbahn geworden. Für die Benützung dieser Strecke empfängt die Gesellschaft der Ludwigsbahn 2 kr. Fahrgeld für die Person und 2 kr. Frachtgeld für den Ctr Frachtgut.

Die Förderung auf der Bahn geschieht durch Dampf- und Pferdekraft; in der Regel werden täglich 8 Dampf- und 15 bis 20 Pferdefahrten gemacht, von denen erstere jede 10 und letztere 25 Minuten Zeit erfordern. Das Fahrgeld beträgt: I. Classe 12 kr., II. Classe 9 kr., und **III.** Classe 6 kr. Der Reisende hat so viel Gepäck frei, als er tragen


Bamberg Augsburg
28°
29°
BAMBERG
Geroldshof
Hirschaid
Waischenfeld
Kreusten
Burgebrach
Pottenstein
Geiselwind
Schlusselfeld
Ebermanstadt
Forchheim
Pegnitz
Scheinfeld
Hochstadt
Auerbach
Bayersdorf
Betzenstein
Neuhaus
Gräfenberg
Ertangen
Königstein
Neustadt
Schnaitach
Herzogenaurach
Heroldsberg
Lauf
Hersbruck
Langenzenn
Pegnitz
Sulzbach
Windsheim
Furth
NÜRNBERG
Kadolsburg
Ober Zenn
Feucht
Altdorf
Kastel
Schwabach
Heilsbronn
Schwand
ANSBACH
Neumarkt
Windsbach
Velburg
Roth
Herrieden
Abenburg
Freistadt
Merkendorf
Hilpoltstein
Feuchtwang
Ludwigs Canal
Gunzenhausen
Heideck
Berching
Pleinfeld
Thalmässing
Dinkelsbühl
Wassertrüdingen
Ellingen
Dietfurt
Beilngries
Berolzheim
Weissenburg
Kinding
Altmühl
Titting
Öttingen
Pappenheim
Kipfenberg
Treuchtlingen
Eichstädt
Wemding
Nördlingen
Altmannstein
Dollenstein
Monheim
Bopfingen
Nassenfels
Kösching
Harburg
Neresheim
INGOLSTADT
Donau
Donauwörth
Neuburg
Rain
Gaisfeld
Hochstadt
Pöttmes
Lauingen
Dillingen
Wertingen
Schrobenhausen
Pfaffenhofen
Bissingen
Bieberbach
Kühnbach
Glött
Aichach
Burgau
Lech
Paar
Glon
AUGSBURG
Friedberg
Altomünster
D. Meilen

kann. Uebergewicht wird nicht bezahlt. Gütertransport findet wenig Statt; im Viehtransport nur Schweine à 4 kr. — Die Briefe werden für die Post befördert, welche dafür 91 fl. 30 kr. zahlt.

Frequenz seit Eröffnung der Bahn.

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		fl.	Ctr.	fl.	fl.
1836	449,399	59,698	—	3743	63,441
1837	467,304	59,077	—	1191	60,268
1838	439,889	54,487	—	714	55,201
1839	428,669	51,760	—	659	52,419
1840	460,763	54,955	—	923	55,878
1841	448,854	52,926	—	1032	53,958
1842	450,638	52,605	—	1032	53,637
1843	436,630	50,791	—	891	51,682
1844	481,594	55,297	341	1025	56,322

Von den Personen fuhren im Jahre 1844 nur 6160 zwischen Fürth und der Staatsbahn. — Der Viehtransport bestand in 1607 Stück.

Die Betriebsauslagen machten 23,764 fl., also 43 % von der Bruttoeinnahme. Die Gesammteinnahmen betrugen 56,322 fl. und die Ausgaben 25,006 fl., mithin blieben 31,316 fl. Reinertrag. Die Actionäre erhielten für 1844 eine Dividende von 15 %, und 2995 fl. wurden dem Reservefonds überwiesen.

---

10. Königl. bayerische Ludwigs-Süd-Nordbahn*).

(Augsburg-Bamberg.)

Mit Zugskarte.

Durch die Nürnberg-Fürther-Eisenbahngesellschaft geschah die erste Anregung zum Bau einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg und Hof nach Leipzig. Dieselbe stellte im Januar 1836 an Seine Majestät den König „die Bitte: um Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft für die Herstellung einer Eisenbahn von Nürnberg an die nördliche Reichsgrenze.“ Diese Bitte wurde mit dem Hinzufügen genehmigt,

*) Die königl. bayerische Verwaltung der Staatsbahnen hat unsere Bitte, uns Mittheilungen in Betreff dieser Eisenbahn zu machen, nicht erfüllt; es muß daher eine vollständige Beschreibung derselben, um so mehr da die Bahn noch nicht vollendet ist, einer späteren Ausgabe dieses Buches vorbehalten bleiben.

daß die nöthigen Vorarbeiten auf Staatskosten vorgenommen werden sollten. Diese waren im December desselben Jahres vollendet, und der vorläufige Kostenanschlag auf 8,000,000 fl. berechnet. Nachdem im folgenden Jahre die speciellen Nivellements und Kostenanschläge gefertigt waren, und sich eine Actiengesellschaft gebildet hatte, erfolgte im December 1837 die allerhöchste Genehmigung. Später erfolgten jedoch mehrere beschwerliche Bestimmungen, welche den Fortgang hemmten, und die Unterhandlungen mit der sächsischen Gesellschaft über die Fortführung der Bahn bis Leipzig unterbrachen. — Erst am 14. Januar 1841 kam zwischen den Regierungen von Bayern, Sachsen und Altenburg ein Vertrag zu Stande, nach welchem eine Eisenbahn von Leipzig über Hof, Bamberg und Nürnberg bis Augsburg binnen sechs Jahren hergestellt seyn sollte.

Die Länge der Bahn von Leipzig bis zur sächsisch-bayerischen Grenze bei Hof beträgt 19 Meilen; das Nähere über diese Strecke ist aus dem Artikel: „Sächsisch-bayerische Eisenbahn" ersichtlich. Von der bayerischen Grenze bis Nürnberg beträgt die Bahnlänge 26 Meilen, und von da bis Augsburg 23 Meilen, also auf bayerischem Gebiet 49 Meilen, welche nach dem ersten Kostenanschlag zu 25,000,000 fl. berechnet sind. — In Folge späterer Entschließung soll nun diese Bahn von Augsburg bis Lindau zum Bodensee verlängert und auf Staatskosten erbaut werden. — Die Gesammtlänge von Hof bis Lindau soll ungefähr 75 Meilen betragen, und zu 50,500,000 fl. veranschlagt seyn. — Hierauf wurde zuerst die Strecke von Nürnberg bis Bamberg in Angriff genommen. Ihre Länge beträgt nach dem Nivellement 193,901 bayerische Fuß oder 7,64 geographische Meilen. Der Anfangspunct bei Nürnberg liegt 242 Fuß höher als der Endpunct bei Bamberg, welches ein durchschnittliches Gefäll von 1:800 gibt. Die Gesammtkosten dieser Strecke waren auf 2,000,000 fl. veranschlagt.

Die Bahn hat folgende Zugseinrichtung: Auf der Südseite von Nürnberg zwischen der Regnitz und dem Ludwigscanal liegt der nürnberger Bahnhof, welcher großartig angelegt ist. Die Bahn zieht hierauf in einen Bogen in nördlicher Richtung, überschreitet die Ludwigsbahn im ersten Viertel ihrer Länge, und darauf die Regnitz zwischen Boos und Schniegling. Hierauf zieht dieselbe auf der östlichen Seite des Ludwigscanals an Ronhof, Klein-Gründlach, Eltersdorf (Station) vorüber, und erreicht Erlangen auf der westlichen Seite. Der Bahnhof zu Erlangen hat zwar kein so großartiges Aufnahmsgebäude als der zu Nürnberg, jedoch ist hier die Bauart geschmackvoller. Unterhalb Erlangen überschreitet die Bahn die Staatsstraße, und tritt alsdann in einen Tunnel, welcher 1100 Ellen lang, 22 Ellen hoch, und 24 Ellen breit seyn soll. (Höhe und Breite sollen wahrscheinlich nur Fuße seyn, denn 24 Ellen sind gleich 20 Meter.) Die Bahn zieht hierauf östlich längs der Chaussee an Bubenreut, Baiersdorf (Station), Forchheim (Station), Neuses und Altendorf vorüber zur Station Hirschhaid; kreuzt hierauf die Chaussee, geht an Strubendorf vorüber, überschreitet die Chaussee nochmals, zieht sodann an Bughof und Wunderburg vorüber, und endet auf der nördlichen Seite von Bamberg im dortigen Bahnhof. Eine solche Anhäufung von

Communicationsmitteln als sie hier zwischen Nürnberg und Bamberg vorhanden ist, dürfte man, ausgenommen im oberen Rheinthal, weit und breit vergeblich suchen; 1. Eine bedeutende Wasserstraße, die Regnitz, 2. Der neue Donau-Main-(Ludwigs-)Canal; 3. Eine gute Chaussee und 4. Die Staats-Eisenbahn; und diese alle parallel nebeneinander in einer Breite von $^1/_4$—1 Meile.

Am 25. August 1844 ist die nürnberg-bamberger Bahn eröffnet worden. Täglich werden drei Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer durchschnittlich 2 Stunden beträgt. Der Aufenthalt auf den Zwischenstationen ist 5 Minuten, in Baiersdorf jedoch etwas mehr, wo sich die Wagenzüge begegnen und sich mit Wasser und Kohlen versorgen.

Am 20. November 1844 wurde eine weitere Bahnstrecke zwischen Augsburg und Donauwörth eröffnet. Die Bahnhöfe an den beiden Endpuncten sind jedoch noch provisorisch und liegen jeder ungefähr $^1/_8$ Meile von den genannten Städten entfernt. Der Bahnhof von Augsburg liegt beim Dorfe Oberhausen und jener von Donauwörth beim Dorfe Nordheim. Hier mag der Uebergang über die Donau, der gleichzeitigen Eröffnung bis Donauwörth, als Hinderniß im Wege gestanden haben. Von Donauwörth geht die Zugslinie der im Bau befindlichen Bahn in bedeutend westlicher Abweichung von der geraden Richtung über Harburg, Nördlingen, Oettingen und Wassertrüdingen vorüber, und wendet sodann östlich nach Gunzenhausen, Pleinfeld und Schwabach, und vereinigt sich bei Nürnberg mit der bamberger Bahn. — Die Verbindung zwischen Donauwörth und Nürnberg wird gegenwärtig durch Eilwagen und Omnibus bewerkstelligt, welche auf die Eisenbahnfahrten influiren.

A. Augsburg-Donauwörth.

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

Von **Oberhausen** bei Augsburg nach	Entfernung in bayer Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Gersthofen	$^5/_8$	— 10	— 12	— 9	— 6
Meitingen	$2^3/_8$	— 39	— 30	— 21	— 15
Nordheim	$5^1/_8$	1. 12	1 —	— 42	— 27
Von **Nordheim** bei Donauwörth nach:					
Meitingen	$2^3/_4$	— 38	— 33	— 21	— 15
Gersthofen	$4^1/_2$	1. 3	— 54	— 36	— 24
Oberhausen	$5^1/_8$	1. 12	1 —	— 42	— 27

Täglich werden drei Fahrten in jeder Richtung gemacht. Die übrigen Bestimmungen sind wie auf der nürnberg-bamberger Bahn.

Tarif für den Transport von Equipagen.

Von **Oberhausen** nach	Wagen I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Gersthofen	1. 18	— 51	— 27
Meitingen	4. 57	3. 18	1. 39
Nordheim	10 —	6. 40	3. 20
Von **Nordheim** nach:			
Meitingen	5. 6	3. 24	1. 42
Gersthofen	8. 45	5. 51	2. 57
Oberhausen	10 —	6. 40	3. 20

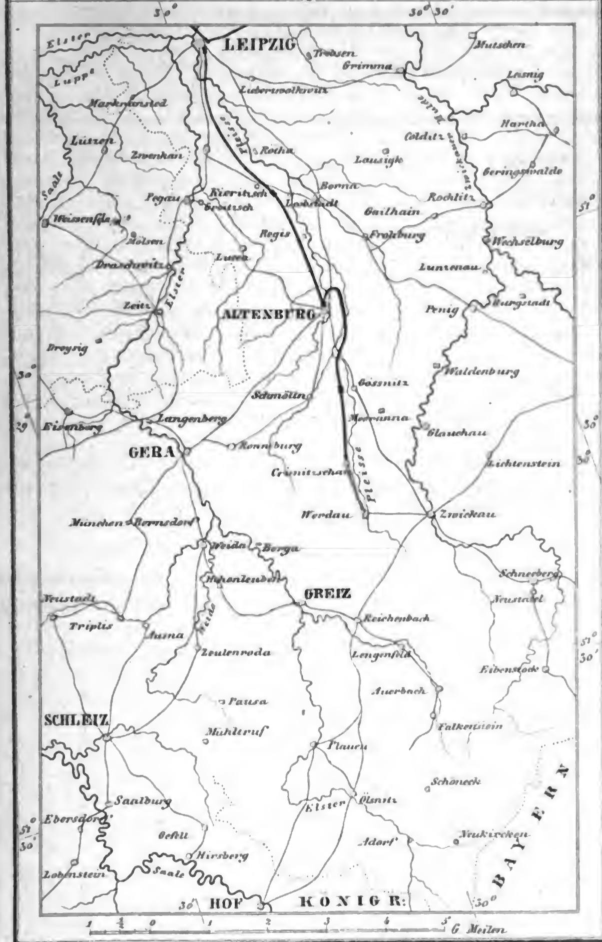
Die Classification ist folgende: I. Classe: Reisewagen mit stehendem Dache, z. B. Berlinen oder sogenannte Landauer. II. Classe: Halbgedeckte Wagen, mit oder ohne beweglichem Vordach und ungedecktem Bock. III. Classe: Zweirädrige Cabriolets und einspännige vierrädrige Fuhrwerke mit Gabeldeichsel, jedoch ohne Vorrichtung zum zweispännigen Fuhrwerke.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn, vom 20. November 1844 bis Ende December, bestand in 8314 Personen und 3938 fl. Einnahme.

B. Nürnberg-Bamberg.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Stationen. (Nach der Reihenfolge.)			Entfernung in bayer. Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
				St. M.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Nürnberg	nach	Eltersdorf .	1,25	— 33	— 21	— 15	— 9
"	"	Erlangen .	2,50	— 45	— 33	— 24	— 15
"	"	Baiersdorf	3,25	1. 2	— 45	— 33	— 21
"	"	Forchheim .	4,50	1. 17	— 57	— 39	— 27
"	"	Hirschhaid .	6,25	1. 40	1. 18	— 54	— 36
"	"	Bamberg .	7,50	2 —	1. 36	1. 6	— 42
Bamberg	nach	Hirschhaid .	1,25	— 21	— 18	— 12	— 9
"	"	Forchheim .	3	— 45	— 39	— 27	— 18
"	"	Baiersdorf	4,25	1. 2	— 51	— 36	— 24
"	"	Erlangen .	5	1. 19	1. 3	— 45	— 24
"	"	Eltersdorf .	6,25	1. 28	1. 18	— 54	— 33
"	"	Nürnberg .	7,50	2 —	1. 36	1. 6	— 42



Lith. Anst. von H. ... in ...

Täglich werden 3 Personenzüge und 1 Güterzug mit Personen in jeder Richtung befördert.

Kinder unter 3 Jahren sind in Begleitung ihrer Angehörigen frei, solche unter 10 Jahren dürfen mit Reisescheinen zur III. Classe in allen Wagenclassen fahren. Reisegepäck ist nur dann frei, wenn solches der Reisende ohne Belästigung der Mitfahrenden im Wagen unterbringen kann. Für alles übrige Gepäck wird 6 kr. von 10 ℔ für die Strecke von 2 Meilen bezahlt.—Güter zahlen für 100 ℔ per 2 Meilen 9 kr.— Für die Beförderung von Equipagen wird bezahlt: Von Nürnberg bis Erlangen I. Classe 5 fl. 33 kr., II. Classe 3 fl. 54 kr., III. Classe 2 fl. 15 kr., und bis Bamberg I. Classe 16 fl., II. Classe 11 fl. 12 kr., III. Classe 6 fl. 24 kr.— Pferde Rindvieh, Kälber, Schafe und Schweine werden gewöhnlich nur in ganzen oder halben Wagenladungen befördert. Als halbe Wagenladungen werden gerechnet: 4 Pferde, 3 Ochsen, 4 Kühe, 18 Kälber, Schafe oder Schweine; als ganze Wagenladung 8 Pferde, 6 Ochsen, 7 Kühe, 36 Kälber, Schafe oder Schweine, und wird dafür von Nürnberg bis Bamberg 4 — 8 fl., 8 — 16 fl. bezahlt. Für einen Hund werden auf 1 — 3 Stunden 6 kr. bezahlt.

Die Frequenz der Bahn, seitdem dieselbe regelmäßig befahren wird, vom 1. October bis Ende December 1844 bestand in 70,387 Personen und die Einnahmen brachten 36,649 fl. rhein.

---

11. Sächsisch-bayerische Eisenbahn.

(Leipzig-Altenburg-Crimmitzschau.)

Mit Zugskarte.

In Leipzig und Altenburg bildeten sich am 24. Februar 1836 für die Ausführung einer Eisenbahn von Leipzig durch das sächsische Voigtland nach der bayerischen Grenze provisorische Comité's. Nachdem die Fortführung der Bahn auf bayerischem Gebiete sicher gestellt war, erließ das Comité unterm 24. April 1841 eine Einladung zur Betheiligung bei dem sächsisch-bayerischen Eisenbahn-Unternehmen. Nach einem unterm 14. Januar 1841 von den betheiligten Regierungen abgeschlossenen Vertrag war die Richtung der Bahn von Leipzig über Altenburg, Hof, Bamberg, Nürnberg und Augsburg festgestellt. In Bezug auf die im Jahre 1840 eingeleiteten Nivellirungs-Arbeiten wurde das Anlage-Capital zu 6,000,000 ₰ berechnet. Am 22. Juni 1842 erhielten hierauf die Statuten die landesherrliche Bestätigung, aus denen das Folgende entnommen ist:

„Zum Bau und zur Benutzung einer Eisenbahn von Leipzig über Altenburg und Plauen nach der bayerischen Grenze bei Hof, einschließlich einer Zweigbahn von Werdau nach Zwickau, ist unter dem Namen „Sächsisch-bayerische-Eisenbahn-Compagnie" eine Actien-Gesellschaft zusammen getreten. Zur Erreichung des vorgedachten Gesellschaftszweckes werden 6,000,000 ₰ aufgebracht, welche, nebst dem Betrage der von den

Regierungen zu leistenden Zinsenvorschüsse, das Anlagecapital bilden. Die Actiengesellschaft wird von den Staatsregierungen des Königreichs Sachsen und des Herzogthums Sachsen=Altenburg, welche zu dem ursprünglichen Capital von 6,000,000 ℛ𝓉 den vierten Theil einschießen, und den, die übrigen drei Viertheile desselben aufbringenden Inhabern der Actien gebildet. Die genannten Regierungen haben sowohl für vorgedachtes Viertheil, als wegen der aus den Zinsenüberschüssen erwachsenden Vermehrung desselben nach Verhältniß der Summen mit den Actieninhabern gleiche Rechte und Pflichten u. s. w. Den Regierungen steht das Recht zu, jedoch nicht vor Ablauf des fünfundzwanzigsten Betriebsjahres nach Eröffnung der ganzen Bahnlinie, das Eigenthum der Eisenbahn, nebst Zubehör mittelst Kaufes für ihre respectiven Staaten zu erwerben u. s. w."

Die Zugsrichtung der sächsisch=bayerischen Eisenbahn geht von dem Windmühlenthor in Leipzig aus, überschreitet zwischen Connewitz und Döllitz die Pleiße, geht sodann auf dem linken Ufer fort, bis in die Nähe von Altenburg, verläßt das Pleißethal bei der Einmündung des Stadtbachs bei Altenburg, und geht sodann in dem Thale desselben bis dicht an die Stadt Altenburg heran. Von hier zieht die Bahn in einem bedeutenden Durchstiche unter der altenburg=leipziger Chaussee hindurch, über den Bergrücken, der das Stadtbachthal vom Pleißethal trennt, in letzteres hinein, und am linken Ufer der Pleiße bis Crimmitzschau. Die Bahn führt hierauf bei den Dörfern Neukirchen und Nauendorf vorbei, und übersetzt bei Schweinsburg die Pleiße, an deren rechtem Ufer sie bis Werdau verbleibt. Von Werdau ab bis zur bayerischen Grenze wurden drei verschiedene Linien untersucht, und davon folgende als die zweckmäßigste anerkannt: Von Werdau nach Neumark, Reichenbach, Ober=Mylau, Netschkau und Christgrun über das Elsterthal nach Plauen. Von hier führt dieselbe über Mehltheuer, Schonberg, Reuth und Großbau, überschreitet die Wasserscheide von Elster und Saale, den höchsten Punkt der Bahn, etwa 1500 Fuß über dem Leipziger Bahnhof, zieht nach Gutenfürst, und erreicht endlich an der Grenze den Vereinigungspunct mit der über Hof entgegenkommenden bayerischen Bahn. Die Zweigbahn zwischen Werdau und Zwickau führt mit großen Steigungen über die Wasserscheide der Mulde und Pleiße an Lichtentann vorüber. — Die Länge der Bahn beträgt zwischen Leipzig und Crimmitzschau 9,19 geogr. Meilen, zwischen Crimmitzschau und Werdau $1^1/_2$ Meilen; bis zur bayerischen Grenze wird die Gesammtlänge der Hauptbahn 19 Meilen, und die der Zweigbahn von Werdau bis Zwickau etwa 1 Meile betragen.

Nivellement der fertigen Bahnstrecke von Leipzig bis Crimmitzschau.

Ellen.	Neigung.	Orte.	Ellen.	Neigung.	Orte.
1000 „	1 : 10,000 Fl.	Leipzig.	12,900 „		Transport.
3000 „	1 : 300 St.	Connewitz.	4300 „	1 : ∞	
5000 „	1 : 250 Fl.	Raschwitz.	3000 „	1 : 300 St.	Gr. Deuben.
900 „	1 : ∞		2100 „	1 : ∞	Stöhna.
3000 „	1 : 250 St.	Oetsch.	4000 „	1 : 320 „	Böhlen.
12,900 Ellen		Transport.	26,300 Ellen		Transport.

Ellen.		Neigung.	Orte.
26,300	„	Transport.	
1300	„	1 : ∞	
1800	„	1 : 400 St.	Gaulis.
2100	„	1 : ∞	Lippendorf.
4900	„	1 : 400 „	Kahnsdorf.
1000	„	1 : ∞	
1000	„	1 : 500 „	Pürsten.
1000	„	1 : ∞	
4300	„	1 : 430 „	Deutzen.
3500	„	1 : 280 „	Röthgen.
5000	„	1 : 500 „	Breitingen.
5000	„	1 : ∞	Plottendorf.
2400	„	1 : 240 „	
400	„	1 : ∞	
1500	„	1 : 200 Fl.	Prebanz.
500	„	1 : ∞	
1500	„	1 : 200 St.	Gerstenberg.
500	„	1 : ∞	
6400	„	1 : 250 St.	
400	„	1 : ∞	Altenburg.
900	„	1 : 300 Fl.	
71,700			

Ellen.		Neigung.	Orte.
71,700	Ellen	Uebertrag.	
4900	„	1 : ∞	
2000	„	1 : 1000 Fl.	Poschwitz.
5500	„	1 : ∞	Kotteritz.
3000	„	1 : 250 St.	
1350	„	1 : ∞	Pleißefluß.
1900	„	1 : 500 „	
4839	„	1 : 200 „	
1956	„	1 : 500 Fl.	Zürchau.
3200	„	1 : 400 St.	
2700	„	1 : 300 „	Gößnitz.
1400	„	1 : ∞	
2400	„	1 : 200 „	Nertitz.
1500	„	1 : 350 „	
1000	„	1 : ∞	
2000	„	1 : 200 „	Grenze.
2300	„	1 : 250 „	
1000	„	1 : ∞	Grenze.
1700	„	1 : 300 „	
2100	„	1 : 500 „	Leitelshain.
1964	„	1 : 350 „	Crimmitzsch.

120,409 Ellen = 68,073 Meter = 15,32 Wegstunden = 9,19 geographische Meilen.

Es ergibt sich aus Vorstehendem, daß die Steigungsverhältnisse sehr günstig sind, indem die stärksten Steigungen nur $^1/_2$ % betragen. — Dasselbe ist auch bei den Curven der Bahn der Fall; der kleinste Radius mißt noch 1400 Ellen, alle Andern messen über 2000 — 8000 Ellen. — Die geraden Bahnstrecken messen 85,721 Ellen, und die gekrümmten Strecken 32,688 Ellen.

Der Bahndamm wird durchgehends für zwei Geleise mit 14 Ellen oder 28 Fuß obere Breite hergestellt, jedoch vorerst nur eines gelegt. Zum Oberbau sind Vignolschienen von 45 ℔ Gewicht per Yard angewendet, welche mit Hakennägeln auf Querschwellen befestigt sind. — Die bedeutendsten Bauwerke auf der Bahn zwischen Leipzig und Altenburg sind: die Pleißebrücke von 390 Ellen, und die Mühlgrabenbrücke von 270 Ellen Länge. Diese Brücken, mit welchen das Ueberschwemmungsgebiet der Pleiße zwischen Konnewitz und Raschwitz übersetzt wurde, sind nach der von dem Herrn Hofbaurath Cowes in Hannover erfundenen Construction auf steinernen Pfeilern mit Holzoberbau erbaut. — Zwischen Altenburg und Crimmitzschau sind 113 größere und kleinere Brücken, Canäle u. s. w. ausgeführt. Darunter befinden sich 3 Ueberbrückungen der Pleiße bei Münsa, Löhmingen und Frankenhausen von je 120 — 150 Ellen Länge. — Die Kunstarbeiten auf der $1^1/_2$ Meilen langen Bahnstrecke zwischen Crimmitzschau und Werdau sind sehr bedeutend, und bestehen in 52 größeren und kleineren Brücken, worunter der Viaduct über den Pfarrgrund bei Langhessen, von 140 Ellen Länge und $31^1/_2$ Ellen

größter Höhe, die Pleißebrücke bei Schweinsburg, von 120 Ellen Länge, und die Ueberbrückung des Thales in der Neustadt bei Werdau von 150 Ellen Länge und 24 Ellen größter Höhe, als die größten Bauwerke hervortreten. Auf der Zweigbahn von Werdau bis Zwickau befindet sich der bedeutendste Einschnitt bei Lichtentanne über die Wasserscheide zwischen Mulde und Pleiße. Ferner an großen Kunstarbeiten: der Viaduct über das Thal des Leubnitzer Baches 225 Ellen lang und an der tiefsten Stelle 40 Ellen hoch; der Viaduct über den Baiersdorfer Bach 150 Ellen lang und 37 Ellen hoch; der Viaduct über den Neumarker Bach 325 Ellen lang, und 39 Ellen hoch; die Ueberbrückung der Werdau-Reichenbacher Chaussee bei Leubnitz, die Pleißebrücke bei Lichtentanne, und die Ueberbrückung des Mittelgrundbaches für den Verbindungsweg des Zwickauer Bahnhofes mit der Reichenbacher Chaussee. — Von den Bahnhöfen ist der zu Leipzig der bedeutendste; er mißt 2000 Fuß in der Länge, und 500 Fuß in der Breite.

Unter der technischen Leitung des Ober-Ingenieurs der Dresdener Bahn, Herrn Major **Kunze**, wurde die Bahnanlage ausgeführt.

Nach dem Hauptrechnungsabschlusse beliefen sich die Einnahmen und Ausgaben bis Ende December 1843 wie folgt:

A. Einnahmen.

1)	9 Einzahlungen auf 45,000 Actien	2,250,000	ℛ
2)	10 „ der königl. sächs. Staatsregierung	660,000	„
3)	11 „ „ herzogl. sächs.-altenburgischen Staatsregierung	180,000	„
4)	Zinsenvorschuß von den Staatsregierungen . . .	83,116	„
5)	Conventionalstrafen und präcl. Actien	1,170	„
6)	Gewinn- und Verlust-Conto	12,745	„
	Summe	3,187,031	ℛ

B. Ausgaben.

1)	Vorbereitungskosten	17,767	ℛ
2)	Expropriationskosten	30,203	„
3)	Erwerbung des Bodens	351,557	„
4)	Grundabgaben	591	„
5)	Unterbau und Kunstarbeiten	1,257,689	„
6)	Gebäude der Stationen u. längs der Bahn . .	277,461	„
7)	Oberbau (118,900 + 26,018 Ellen Geleis) . .	519,746	„
8)	Ingenieurkosten	39,346	„
9)	Diverse Baukosten	42,819	„
10)	Baupolizeikosten	697	„
11)	Kosten des Hauptverwaltungs-Bureaus	22,359	„
12)	Maschinenwesen (10 Locomotiven)	172,806	„
13)	Personen- und Transportwagen	169,918	„
14)	Coaksbereitung	7,724	„
	Transport	2,910,683	ℛ

	Transport	2,910,683 ℛ
15) Betriebscapital=Conto	. . . .	10,139 „
16) Materialvorräthe	. . . .	158,375 „
17) Actienzinsen bis 1843 einschließlich	. . . . .	50,786 „
18) Laufende Rechnungen und Wechselconto	. . . .	37,941 „
19) Baarer Cassenbestand	. . . .	19,107 „
	Summe wie oben	3,187,031 ℛ
Rechnet man hier Pos. 15 — 19 ab, mit	. . .	276,348 „
	so bleiben reine Baukosten	2,910,683 ℛ

Von dieser Summe fallen etwa 2,617,000 ℛ auf die vollendete Bahn von Leipzig bis Crimmitzschau, und das Uebrige auf die im Bau begriffene Bahnstrecke von Crimmitzschau nach Zwickau.

Die Finanzverhältnisse stellen sich nach vorstehendem Rechnungsabschlusse wie folgt:

A. 45,000 Actien à 100 ℛ	. . . .	4,500,000 ℛ
B. 15,000 „ à 100 „	. . . .	1,500,000 „
	Summe	6,000,000 ℛ

Die ersten Actien wurden von Privaten gezeichnet, dagegen die anderen Actien von den königl. sächsischen und herzogl. sachsen=altenburgischen Staatsregierungen übernommen. — Während der Bauzeit werden 4 % Zinsen gezahlt; nach Vollendung der Bahn tritt dagegen aus den Reinerträgnissen die Zahlung einer Dividende ein, auf welche die betheiligten Regierungen so lange verzichten, bis die Actionäre 4 % erhalten haben.

Die Betriebsmittel bestanden am Anfange des Jahres 1844 in Folgendem: 10 Locomotiven nebst Tender, 6 Personenwagen **I.** Classe, 16 **II.** Classe, 48 **III.** Classe und 4 **I.** und **III.** Classe combinirt, zusammen für 2046 Personen. Ferner 2 Postwagen, und 212 Packwagen für den Güterverkehr.

Die Locomotiven verbrauchten per Meile 2,57 Scheffel Coaks, und die Kosten der Zugkraft machten mit Einschluß der Gehalte 2 ℛ 3 Ngr. 8,4 Pf.

Die Bahnstrecke von Leipzig bis Altenburg wurde am 19. September 1842, und bis Crimmitzschau am 15. März 1844 eröffnet. — Täglich werden 2 durchgehende Fahrten von Leipzig und von Crimmitzschau aus gemacht, und eine von Altenburg bis Leipzig und wieder zurück.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 19. September 1842 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt=Einnahme netto.
		ℛ	Ctr	ℛ	ℛ
1842	43,622	22,858	18,120	2,759	25,239
1843	165,373	87,684	299,455	35,654	121,240
1844	217,179	116,634	432,575	60,970	177,604

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

Von **Leipzig** nach	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	Ngr.	Ngr.	Ngr.
Kieritzsch	2,60	— 25	21	13	8
Altenburg	5,20	1 —	42	26	16
Gößnitz	7,80	1 25	63	39	24
Crimmitzschau	9,00	1 45	72	45	27
Von **Altenburg** nach					
Gößnitz	2,60	— 25	21	13	8
Crimmitzschau	3,80	— 45	30	19	11
Kieritzsch	2,60	— 25	21	13	8
Leipzig	5,20	— 50	42	26	16

Den Betrag der Zwischenstationen erhält man, wenn die betreffenden Zahlen von einander subtrahirt werden. — Kinder, welche noch nicht laufen können, sind in Begleitung der Ihrigen frei; größere bis zu zehn Jahren können mit Billets III. Classe in jeder Wagenclasse fahren. Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; das Uebergewicht wird mit 2 ₰ für 10 ℔ per Meile bezahlt.

Tarif für den Transport von Wagen, Pferden und Hunden.

Von **Leipzig** nach	Wagen schwere.	Wagen leichte.	Ein Pferd.	Ein Hund.
	Thl. Ngr.	Thl. Ngr.	Thl. Ngr.	Ngr.
Kieritzsch	2. 15	1. $22^1/_2$	1. 22	5
Altenburg	5 —	3. 15	3. 14	10
Gößnitz	7. 15	5. $7^1/_2$	5. 6	15
Crimmitzschau	8. 20	6. 5	6 —	18

Reisende im eigenen Wagen zahlen im Innern II. Classe, und auf den äußeren Sitzen III. Classe. Der Transport der Güter wird per 100 ℔ und Meile berechnet: A. Eilfracht 10 ₰, B. gewöhnliche Fracht 8 ₰, C. ermäßigte Fracht 6 ₰, D. Productenfracht 4 ₰. Der Viehtransport wird per Meile und Stück berechnet: a. Pferde 20 Ngr., b. Rinder 10 Ngr., c. Schweine 3 Ngr., d. Schafe und Kälber 2 Ngr.

Leipzig - Dresden.



12. Leipzig-Dresden.

Mit Zugskarte.

Im Jahre 1833 bildete sich, durch den nordamerikanischen Consul Herrn Fr. List veranlaßt, eine Gesellschaft für die Erbauung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden. Es wurden hierauf zwei Linien untersucht; die eine über die Höhe bei Oberau, und die zweite im Elbthal herauf über Meißen. Nachdem am 6. Mai 1835 durch Regierungsdecret die Anlegung einer Eisenbahn genehmigt war, wurde am 22. Mai zur Actienzeichnung geschritten, und die Anschlagssumme von 1,500,000 Thalern war in $1\frac{1}{2}$ Tagen zusammengebracht. Zum Oberingenieur wurde der damalige Hauptmann und Wasserbau-Director Herr Kunze gewählt, welcher darauf Belgien und England bereiste, und den englischen Ingenieur Herrn James Walker für die Compagnie gewann. Dieser untersuchte im October 1835 beide Linien nochmals, und empfahl die von Herrn Hauptmann Kunze über Riesa und Oberau projectirte Linie. Erst im Sommer 1837 war die Gesellschaft im Besitz des ganzen zur Bahn nöthigen Geländes; indeß konnten früher schon einzelne Baustellen in Arbeit genommen werden. Im März 1836 wurde der Bahnbau mit dem Einschnitte bei Machern begonnen. Schon am 24. April 1837 war es möglich, eine Strecke Bahn von 1 Meile Länge von Leipzig bis Althen zu eröffnen. Im zweiten Baujahre sah man sich genöthigt, das Baukapital von 1,500,000, auf 4,500,000 und später auf 6,500,000 Thaler zu erhöhen; wozu besonders die Mehrkosten für Grundentschädigung, der Oberauer Tunnel, solidere Schienengeleise, sowie der Bau der auf sächsischem Gebiet liegenden magdeburg-leipziger Bahnstrecke ꝛc. Veranlassung gaben. — Nachdem die Statuten der Gesellschaft in Folge vorgenommener Abänderungen nochmals geprüft waren, erhielten dieselben am 20. März 1837 ihre Bestätigung.

Die Richtung der Bahn geht vom leipziger Bahnhofe aus, in einer Ebene bis zur Mulde, passirt dieselbe bei Wurzen, zieht zum Dollnitzbach bei Oschatz und weiter bis zum Elbübergange bei Riesa. Sodann überschreitet die Bahn den grödler Canal und steigt bis zum Tunnel bei Oberau; hierauf senkt sich dieselbe der Elbe zu und bleibt von Coswig ab bis zum Bahnhofe vor der Neustadt zu Dresden in der Nähe des Flusses. Ihre Länge beträgt 15,48 geogr. Meilen. Von Risa aus ist eine Verbindung über Jüterbogk mit der berlin-anhalt'schen Bahn projectirt.

Nivellement.

Ellen.	Neigung.	Orte.	Ellen.	Neigung.	Orte.
849 „	1 : ∞	B. z. Leipzig.	1800 „	1 : 236 St.	
300 „	1 : ∞		2800 „	1 : 203 „	
3300 „	1 : 217 St.		2300 „	1 : 2244 „	
4,449 Ellen Transport.			11,349 Ellen Transport.		

Ellen.	Neigung.	Orte.
11,349 „	Transport.	
900 „	1 : 1714 St.	
2200 „	1 : ∞	
2600 „	1 : 239 Fl.	Althen.
1300 „	1 : ∞	
1000 „	1 : 227 St.	
491 „	1 : ∞	
8126 „	1 : 200 „	
683 „	1 : ∞	
7500 „	1 : 200 Fl.	H.b.Machern.
3800 „	1 : 245 „	
2570 „	1 : ∞	
677 „	1 : ∞	Wurzen.
12,653 „	1 : 200 St.	
600 „	1 : 300 „	
2100 „	1 : 300 Fl.	
9100 „	1 : ∞	
5200 „	1 : 1106 St.	Luppa-D.
2500 „	1 : ∞	
2000 „	1 : 200 Fl.	
2000 „	1 : 397 „	
4600 „	1 : 247 „	
1500 „	1 : ∞	
1400 „	1 : 219 „	
3600 „	1 : ∞	
700 „	1 : 280 „	
4400 „	1 : 280 „	
2700 „	1 : ∞	
2600 „	1 : 270 „	
4500 „	1 : ∞	
3700 „	1 : 225 Fl.	
109,049 Ellen	Transport	

Ellen.	Neigung.	Orte.
109,049 „	Transport.	
5400 „	1 : ∞	
1200 „	1 : 260 Fl.	
488 „	1 : ∞	
604 „	1 : ∞	Elb-Brücke.
2688 „	1 : 300 „	
5900 „	1 : ∞	
1400 „	1 : 600 St.	grödler Can.
1000 „	1 : 600 „	
1400 „	1 : ∞	
7000 „	1 : 224 „	
10000 „	1 : 200 „	
1200 „	1 : 600 „	
1200 „	1 : 500 Fl.	
3900 „	1 : 200 „	
1800 „	1 : ∞	
4900 „	1 : 294 St.	
2600 „	1 : 556 „	
972 „	1 : 250 Fl.	
800 „	1 : 250 „	Tunnel.
1100 „	1 : 250 „	
9800 „	1 : 200 „	
3400 „	1 : 365 „	
8800 „	1 : ∞	
3250 „	1 : 271 St.	
2050 „	1 : 342 „	
3600 „	1 : 529 „	
100 „	1 : ∞	Trachau.
1400 „	1 : 264	
5300 „	1 : ∞	
497 „	1 : ∞	B.z.Dresden.
202,798 Ellen	= 114,652 Meter	

= 25,8 Wegstunde = 15,48 Meile.

Der höchste Punct der Bahn liegt auf der Höhe bei Pristewitz, 196 Fuß über dem Elb-Pegel zu Riesa. Die Bahn im Tunnel, unter der Höhe bei Oberau, liegt 188,2 Fuß und das Terrain über demselben 257,4 Fuß über dem Pegel. Die Curve am Bahnhof zu Leipzig hat einen Radius von 1200 Fuß; alle übrigen konnten günstiger construirt werden.

Die Erdarbeiten der leipzig-dresdner Bahn sind sehr bedeutend; der größte Einschnitt ist der auf der Höhe bei Machern, dessen Länge 11000 Fuß, und die größte Tiefe 38 Fuß 7 Zoll beträgt. Ferner der gerichshainer Damm vor dieser Höhe mißt 19000 Fuß in der Länge und 24 Fuß 9 Zoll in der größten Höhe. Diese Erdmassen wurden auf einer Dienstbahn durch eine Locomotive gefördert. Der Unterbau wurde für zwei Geleise hergestellt, jedoch anfangs nur eines gelegt. Im Jahre 1842

wurde auch das zweite Geleise begonnen und 1843 vollendet. Die Länge der Bahn besteht aus: 3173 Ellen freie Brücken, 27049 Ellen Planie, mit dem anstoßenden Geländ in gleicher Höhe, 116,207 Ellen Dämme von 1—20 Ellen hoch und 56,309 Ellen Einschnitte von 1—28 Ellen tief; im Ganzen 202,798 Ellen. Davon sind nur 57,790 Ellen horizontal, die übrigen 145,008 Ellen aber steigend und fallend, und darunter 57,000 Ellen im angenommenen Maximum der Steigung von 1:200. Die Bahn kreuzt sich mit den königl. Chausseen auf 11 Punkten, und zwar 1 mal unter, 6 mal über denselben und 4 mal im Niveau. Dieselbe durchschneidet 167 Communicationswege, wovon 95 im Niveau, 20 über und 52 unter der Bahn liegen. Es waren erforderlich 102 Brücken und 295 steinerne Schleußen. Von den 24 größeren Brücken sind die bedeutendsten:

Die Muldenbrücke bei Wurzen	677	Ellen lang;	Kosten	125,000	₰.
Der Viaduct bei Oschatz	734	„	„ „	63,000	„
Die Elbbrücke bei Riesa	604	„	„ „	270,000	„
Der Viaduct bei Röderau	1150	„	„ „	78,000	„

Der Tunnel bei Oberau, 908 Ellen lang; wurde durch sächsische Bergleute erbaut; er ist der erste, welcher in Deutschland zur Ausführung kam. Seine Höhe mißt 10 Ellen 20 Zoll, seine Breite an der Sohle 12 Ellen und in der Mitte 13 Ellen 12 Zoll. Von der Sohle bis zum Bergrücken beträgt die Höhe 34,6 Ellen oder 70 Fuß. Er liegt auf der Grenze zweier Gebirgsarten, theilweise im pläner Kalkstein und in einer Porphyrmasse. Der westliche Aufschnitt ist 400 Ellen lang und hat 56 Fuß größte Tiefe. Die Unterstützung des Gesteins im Tunnel, welches nicht fest genug war, um sich selbst zu tragen, ist durch eine Ausmauerung mit pirnaer Sandsteinen bewerkstelligt worden. Beim Bau hatte man vier Förderschachte gebildet. Die Wasserhaltungen wurden Anfangs durch 20 Arbeiter, später durch eine Dampfmaschine besorgt. Zwei der Förderschachte sind als Luftschachte 6 Fuß weit im Lichten ausgemauert, die andern beiden aber verstürzt worden. Beim Bau waren etwa 400 sächsische Bergleute mit 400 Handlangern beschäftigt; es verunglückten dabei drei Menschen, jedoch durch eigene Schuld. Die Gesammtbaukosten des Tunnels betragen 330,000 ₰, wobei auch die Kosten der beiden Vorbauten (Einschnitte), mit 37,000 ₰ enthalten sind. Der laufende Fuß kostet demnach 182 ₰.

Der Oberbau hat zeitweise verschiedene Arten Schienen gehabt. Im Anfang wurden zwischen Leipzig und Wurzen auf 2/3 der Länge, nach amerikanischer Art, Plattschienen auf Langschwellen angewendet, und auf dem letzten 1/3 auch Stuhlschienen auf massiven Unterbau sowie auf bloßen Querschwellen. Für den größten Theil der Bahn wurden aber Vignolschienen genommen, welche 51—52 ℔ per Yard schwer sind, und auf 2 1/2 Fuß von einander entfernt liegenden Querschwellen mit Hakennägeln befestigt wurden. Die zuerst gelegten Plattschienen entsprachen ihrem Zwecke nur sehr unvollkommen, und wurden deßhalb bald ausgewechselt und ebenfalls durch Vignolschienen ersetzt. Die Spurweite mißt 4 Fuß 8 1/2 Zoll englisch.

Die leipzig-dresdner Gesellschaft unternahm auch den Weiterbau der magdeburger Bahn bis zur preußischen Grenze, welche $1\frac{1}{2}$ Meilen von Leipzig entfernt liegt. Die magdeburger (preußische) Eisenbahngesellschaft hat jedoch den Betrieb auf dieser Bahnstrecke von der Grenze bis Leipzig mitübernommen.

Ueber den Anschluß anderer Bahnen folgen hier noch einige Notizen: Die sächsisch-schlesische Eisenbahn soll Dresden und Breslau mit einander verbinden. Unter'm 24. Juli 1843 wurde hierzu zwischen der preußischen und sächsischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen. Durch denselben wurde festgesetzt: 1) daß die in Sachsen zu constituirende Gesellschaft den Bau der Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einschließlich des innerhalb des preußischen Gebiets gelegenen Theiles, als ein Ganzes einerseits; 2) daß die niederschlesisch-märkische Eisenbahngesellschaft, in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. d. O., eine Eisenbahn nach Görlitz anderseits herzustellen habe; 3) daß die Vollendung des ganzen Baues innerhalb vier Jahren vom Tage des Beschlusses des Vertrages erfolgen solle, wobei die sächsische Actiengesellschaft ausdrücklich verpflichtet wird, am 1. Juli 1847 ihre ganze Strecke zum Betriebe fertig zu haben. Die Bahn zieht von Dresden über Radeberg, Bischofswerda, Bautzen, Löbau, Reichenbach und Görlitz, und vereinigt sich bei Kohlfurt mit der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn. Ihre Länge beträgt von Dresden bis Görlitz 180,904 dresdner Ellen oder 15 geogr. Meilen; und die Anlagekosten sind zu 6,000,000 ℛ berechnet, bei welcher Summe die sächsische Regierung sich mit $\frac{1}{3}$ betheiligt hat.

Eine erzgebirgische Eisenbahn, welche Chemnitz mit Riesa und Zwickau verbinden soll, ist zum Theil genehmigt und vom Staat garantirt. Ihre Länge beträgt $15\frac{1}{2}$ deutsche Meilen, welche mit einem Geleise zu 3,200,000 ℛ veranschlagt sind. Das statutenmäßige Actiencapital beträgt 4,000,000 ℛ in 40,000 Actien à 100 ℛ, wovon die Staatsregierung den vierten Theil übernommen hat. Zum Oberingenieur hat das Directorium den bisherigen Ingenieur an der leipzig-dresdner Eisenbahn Herrn C. F. Sergel erwählt.

Zum Bau einer sächsisch-böhmischen Eisenbahn ist der Gesellschaft nach §. 5 des höchsten Concessionsdecretes vom 6. Mai 1835 die Befugniß verliehen, die Verlängerung der leipzig-dresdner Eisenbahn bis an die Landesgrenze, bei der von Dresden nach Prag zu erbauenden Eisenbahn, d. h. von Dresden bis an die böhmische Grenze bei Niedergrund, in Ausübung zu bringen. Nach den Mittheilungen für die außerordentliche Generalversammlung vom 30. Juli 1844 sind die Kosten dieser Bahn, welche etwa 97,000 dresdener Ellen oder $7\frac{1}{2}$ geogr. Meilen lang wird, wie folgt, veranschlagt:

Für Herstellung des Unterbaues für Doppelgeleise, des Oberbaues für einfaches Geleise	2,998,240 ℛ
für Herstellung des zweiten Geleises	530,000 „
für die Elbbrücke bei Dresden	571,640 „
Summe	4,099,880 ℛ

Transport	4,099,880 ₰
Davon ab: eventueller Beitrag der hohen Staatsregierung zu den Kosten des Elbebrückenbaues . .	305,820 „
bleibt	3,794,060 ₰

Unter Berücksichtigung der möglichen Wechselfälle bei der Ausführung, der nothwendigen Veränderungen des jetzigen Bahnhofs zu Dresden &c. ist jedoch eine Gesammtsumme von 4,500,000 ₰ angenommen.

In der Generalversammlung vom 18. März 1845 ist der Beschluß gefaßt worden, diese Bahn bis zur böhmischen Grenze auszuführen und als Verlängerung der leipzig-dresdener Bahn zu betrachten. Die neuen Actien treten jedoch erst nach der vollständigen Eröffnung dieser Bahn in völlig gleiche Rechte und Verhältnisse mit den Stammactien, werden aber während der Bauzeit verzinst.

Anlage- und Einrichtungskosten der leipzig-dresdener Bahn und des magdeburger Bahnantheils.

Die Hauptübersicht der Einnahme und Ausgabe vom 14. Mai 1835 bis 31. December 1843 stellte sich, wie folgt:

Einnahmen.

1) Actiencapital (45,000 Actien à 100 ₰) . . .		4,500,000 ₰
2) Kassenscheine		500,000 „
3) Anleihe vom 1. December 1839	1,000,000 ₰	
Hiervon zurückbezahlt	20,500 „	
		979,500 „
4) Anleihe vom 1. Juni 1841	500,000 ₰	
Hiervon zurückbezahlt	10,250 „	
		489,750 „
5) Tilgungsfonds der Anleihen		30,802 „
6) Reservefonds		9,239 „
7) Unterstützungscasse		10,272 „
8) Laufende Rechnungen		4,124 „
9) Ueberschuß der Betriebsrechnung von 1843 . .		63,780 „
Summe		6,587,467 ₰

Ausgaben.

1) Bahnbau der leipzig-dresdener Bahn 15½ Meilen	4,966,802 ₰
2) „ des magdeb. Bahnantheils 1½ „	427,470 „
3) Gebäude in den Bahnhöfen u. längs der Bahn .	287,434 „
4) Locomotiven nebst Tender (23 Stück)	264,283 „
5) Personen- und Transportwagen (256 Stück) . .	312,465 „
6) Einrichtungen der Wagenbauanstalt	9,917 „
7) „ des Maschinenhauses	23,981 „
8) „ der Coaksbrennerei	18,511 „
9) Inventarium in den Bahnhöfen u. l. d. B. . .	35,748 „
10) Bestände in den Werkstätten und Materialien . .	161,732 „
11) Cassenbestand baar und in Effecten	79.124 „
Summe wie oben	6,587,467 ₰

Die Finanzverhältnisse sind nach vorstehendem Rechnungsabschluß, wie folgt:

45,000	Stammactien à 100 zu 4 %, datirt vom 19. Juni 1839	4,500,000 Thlr.
500,000	Stück Eisenbahncassenscheine à 1 Thlr. . . .	500,000 „
10,000	Partial-Obligationen Litt. A. à 100 Thlr. zu $3^1/_2$ %	1,000,000 „
10,000	Partial-Obligationen Litt. B. à 50 Thlr. zu $3^1/_2$ %	500,000 „
	Summa	6,500.000 Thlr.
	Von den Anleihen wurden bis 1. Juni 1845 getilgt	41,300 „
	Verbleiben	6,458,700 Thlr.

Die Zinscoupons der Actien sind per 1. April und 1. October. Es werden deren stets für 5 Jahre ausgegeben. Etwaige Dividenden werden am 1. April mit den Zinsen bezahlt. Die erste Dividende für 1843 betrug $12^1/_2$ Ngr., die zweite für 1844 1 Thlr. (oder 5 Prozent). — Die Partial-Obligationen Litt. A sind vom 1. December 1839 datirt; die Zinsen à $3^1/_2$ % werden am 1. Juni und 1. December gegen Coupons ausgezahlt, die jetzt bis 1. December 1849 reichen. Die Tilgung erfolgt durch jährliche Verloosung Anfangs Juli und verbindet sich mit einer Prämienzahlung von 1 %, so daß der Werth einer Obligation von 100 Thlr. jedes Jahr um 1 Thlr. steigt. Demnach wird 1845 für jede gezogene Nummer 106 Thlr., und in der letzten Ziehung im Jahr 1922 = 183 bezahlt. Ebenso verhält es sich mit den Obligationen Litt. B, welche vom 1. Juni 1841 datiren. — Die Cassenscheine bilden die erste Hypothek, ihnen folgen die Obligationen Litt. A und B und dann erst die Stammactien.

An Betriebsmittel waren Anfangs 1844 vorhanden:

24 Locomotiven nebst 15 Tender, 1 Postwagen I. Classe, 1 desgleichen I. und III. Classe, 10 Personenwagen I. Classe, 22 II. Classe, 53 III. Classe, zusammen 87 Personenwagen mit 2,660 Plätzen. Ferner 158 Packwagen, 9 Kutschenwagen und 4 Pferdewagen; zusammen 169 Lastwagen; in Allem 258 Wagen.

Die Locomotiven verbrauchten durchschnittlich 163,4 Pfd. Coaks per Meile. Die Kosten der Bewegkraft betrugen 2 Thlr. $^3/_4$ Ngr.

Am 24. April 1837 wurde die erste Fahrt nach Althen (1 Meile von Leipzig) gemacht, und am 7. April 1839 die ganze Bahn eröffnet und in vollen Betrieb gesetzt. — Auf allen Stationen werden nach Erforderniß Wagen beigeben. Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft; die Bahn zwischen Leipzig und Dresden wird durchschnittlich in 3 Stunden befahren; also nach Abzug des Aufenthalts von ungefähr 5 Minuten auf jeder Station mit einer Geschwindigkeit von ungefähr $5^1/_2$ Meilen per Stunde. Täglich werden 8 regelmäßige Fahrten und Extrafahrten nach Bedürfniß gemacht.

Tarif für die Personenbeförderung mit den Postzügen.

Stationen. (Nach der Reihenfolge.)	Entfernung in Meilen	Dauer der Fahrt St. M.	Preise der Plätze. I. Classe Ngr.	II. Classe Ngr.	III. Classe Ngr.
Leipzig bis Wurzen . .	3,25	— 30	20	15	10
„ „ Luppa=Dahlen	5,75	1 —	35	26	17
„ „ Oschatz . .	7	1. 25	42	32	21
„ „ Riesa . . .	9	1. 45	54	41	27
„ „ Pristewitz . .	11,50	2. 15	70	52	35
„ „ Niederau . .	13.50	2. 30	81	61	41
„ „ Dresden . .	15,50	3 —	90	68	45
Dresden bis Niederau .	2	— 30	12	9	6
„ „ Pristewitz .	4	— 45	24	18	12
„ „ Riesa . .	6,50	1 —	39	29	20
„ „ Oschatz . .	8,50	1. 30	51	38	26
„ „ Luppa=Dahlen	9,75	1. 45	59	44	29
„ „ Wurzen . .	12,25	2. 15	74	55	37
„ „ Leipzig . .	15,50	3 —	90	68	45

Tarif für die Personen-Beförderung mit den Güterzügen.

A. bezeichnet offene Wagen, B. bedeckte Wagen.

Fahrtaxe in Neue Groschen für eine Person.	Leipzig. A.	Leipzig. B.	Wurzen. A.	Wurzen. B.	Luppa=Dahlen. A.	Luppa=Dahlen. B.	Oschatz. A.	Oschatz. B.	Riesa. A.	Riesa. B.	Pristewitz. A.	Pristewitz. B.	Niederau. A.	Niederau. B.	Dresden. A.	Dresden. B.
V. Leipzig . .	—	—	8	15	13	26	15	32	20	41	28	52	33	61	38	68
„ Wurzen .	8	15	—	—	5	11	8	17	13	26	20	37	25	46	30	55
„ Luppa=Dahlen	13	26	5	11	—	—	3	6	8	15	15	26	20	35	25	44
„ Oschatz . .	15	32	8	17	3	6	—	—	5	9	13	20	18	29	23	38
„ Risa . .	20	41	13	26	8	15	5	9	—	—	8	11	13	20	18	29
„ Pristewitz .	28	52	20	37	15	26	13	20	8	11	—	—	5	9	10	18
„ Niederau .	33	61	25	46	20	35	18	29	13	20	5	9	—	—	5	9
„ Dresden .	38	68	30	55	25	44	23	38	18	29	10	18	5	9	—	—

Fahrzeit zwischen Leipzig und Dresden $4^1/_2$ bis 6 Stunden.

Ein kleines Kind, welches getragen wird, ist frei; Kinder bis zu 10 Jahren können mit Billets III. Classen in allen Classen fahren. Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei; das Uebergewicht wird à 10 Pfund

zu $2\frac{1}{2}$ Ngr. für $15\frac{1}{2}$ Meilen bezahlt. Für einen Reisewagen mit 4 Rädern werden 25 Ngr. und für einen kleinen Wagen oder Cabriolet 20 Ngr. per Meile bezahlt. Personen im eigenen Wagen haben Billets II. Classe und die auf dem Bock fahrenden III. Classe zu lösen. Der Pferdetransport zwischen Leipzig und Dresden wird 1 zu 10 Thlr., 2 zu 15 und 3 zu 20 Thlr. bezahlt. Hunde werden im Käfig zu 1 Ngr. per Meile mitgenommen. Für Frachtgüter wird bezahlt pro 100 Pfund Zollgewicht von Leipzig bis Dresden: A. Eilfracht mit den Postzügen 20 Ngr.; B. Güterfracht mit den Packzügen 10 Ngr.; C. Productenfracht $5\frac{1}{2}$ Ngr. Viehtransport findet Statt, im Großen der Wagen per Meile 1 Thlr., 1 Rindvieh von Leipzig bis Dresden $4\frac{1}{2}$ Thlr., 1 Schwein $1\frac{1}{3}$ Thlr., 1 Kalb 29 Ngr., 1 Schaf 20 Ngr.; jedoch alles nur unter Verantwortlichkeit der Treiber.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		ℛ	Ctr.	ℛ	ℛ
1837	145,674	?	?	?	?
1838	365,883	—	—	—	—
1839	411,531	291,305	248,000	84,632	375,937
1840	405,135	303,740	689,026	143,917	447,657
1841	386,478	314,899	835,057	183,513	498,412
1842	382,284	322,472	1,087,447	212,556	535,028
1843	401,415	338,463	1,039,600	225,043	563,506
1844	427,187	354,002	945,774	226,142	580,144

Die Betriebseinnahmen vom 7. April 1839 bis 1844 brachten:

Ordn.-Zahl.	Benennung der Einnahmen.	1839	1840	1841	1842	1843	1844
		ℛ	ℛ	ℛ	ℛ	ℛ	ℛ
1.	Uebertrag vom vorigen Jahre .	—	12,396	930	1,646	—	—
2.	Personenfahrt .	276,410	303,740	314,899	322,471	338,463	354,002
3.	Gütertransport	81,037	141,849	165,942	191,278	201,365	226,142
4.	Von dem Magdeburg. Antheil	—	9,440	20,815	26,157	35,473	33,190
5.	Pachtertrag . .	1,053	1,495	3,194	3,405	4,801	—
6.	Gewinn an verschiedenen Conti	—	13,558	13,557	9,124	23,925	—
	Summe	358,500	482,478	519,337	554,081	604,027	613,334

Die Betriebsausgaben machten dagegen:

Ordn.-Zahl	Benennung der Ausgaben.	1839	1840	1841	1842	1843
		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1.	Hauptverwaltung	14,720	21,115	13,415	15,087	16,128
2.	Bahnunterhaltung . . .	28,001	55,079	53,589	57,785	54,322
3.	Betriebskosten	85,613	44,651	49,925	58,568	45,796
4.	Kosten der Zugskraft . .	66,954	114,172	120,370	111,905	142,124
5.	Wagenreparaturen . . .	unter 3	11,359	12,839	11,928	14,680
6.	Bekleidungskosten	1,125	1,411	2,787	1,582	2,661
7.	Curkosten	—	444	705	630	897
8.	Gewerbsteuer u. Grundabgabe	617	—	—	1,000	459
9.	Für neue Tender	Act.-Z.	—	—	—	2,645
10.	„ „ Packwagen . .	139,575	—	—	—	7,346
11.	„ die Coaksbrennerei	—	—	—	—	251
12.	Inventarium der Bahnhöfe u. s. w.	—	—	—	1,174	2,938
	Summe der Ausgaben	336,605	248,231	253,630	259,659	290,247
	„ „ Einnahmen	358,500	482,478	519,337	554,081	604,027
	Mithin Reinertrag	21,895	234,247	265,707	294,422	313,780
	Hiervon wurden bezahlt:					
	12monatl. Actienzinsen .	—	180,000	180,000	180,000	180,000
	„ Anleihezins u. Amort.	—	43,317	55,433	60,000	60,000
	Postentschädigung	—	10,000	10,000	10,000	10,000
	Mithin Ueberschuß	—	930	20,274	44,421	63,780
	Die Betriebskosten betrugen %	48,85	51,45	48,84	46,86	48,05

und pro 1844 = 49,6 %.

Im Jahre 1844 wurden außer den aufgeführten Einnahmen für Personen und Güter noch 33,190 Thlr. von der magdeburger Bahnstrecke eingenommen.

13. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig.

Mit Zugskarte.

Zu Magdeburg trat im Jahre 1835 eine Gesellschaft zusammen, um eine Eisenbahn zwischen Magdeburg und Leipzig auf Actien zu erbauen. Die Einladung zur Actienzeichnung geschah unterm 6. Juli 1836, und die Zeichnung selbst für die auf 2,300,000 ℛ veranschlagte Summe fand vom 11. — 13. August statt. Erst am 13. November 1837 erhielt die Bahn die definitive Concession und das Expropriationsrecht von der preußischen Regierung. Um dieselbe Zeit genehmigte die Militärbehörde die Durchführung der Bahn durch die Festungswerke Magdeburgs; es wurde ein Vertrag mit der preuß. Postverwaltung geschlossen, und der Herzog von Cöthen sicherte der Gesellschaft die Erlaubniß zur Durchführung der Bahn durch das Cöthen'sche Gebiet. Auch die Verhandlungen mit der leipzig-dresdener Eisenbahngesellschaft, wegen der Strecke von der sächsischen Grenze bis Leipzig, wurden im Laufe dieses Jahres beendet. Die Genehmigung der gewählten Bahnlinie erfolgte im April 1838, worauf alsbald die ersten Arbeiten begannen.

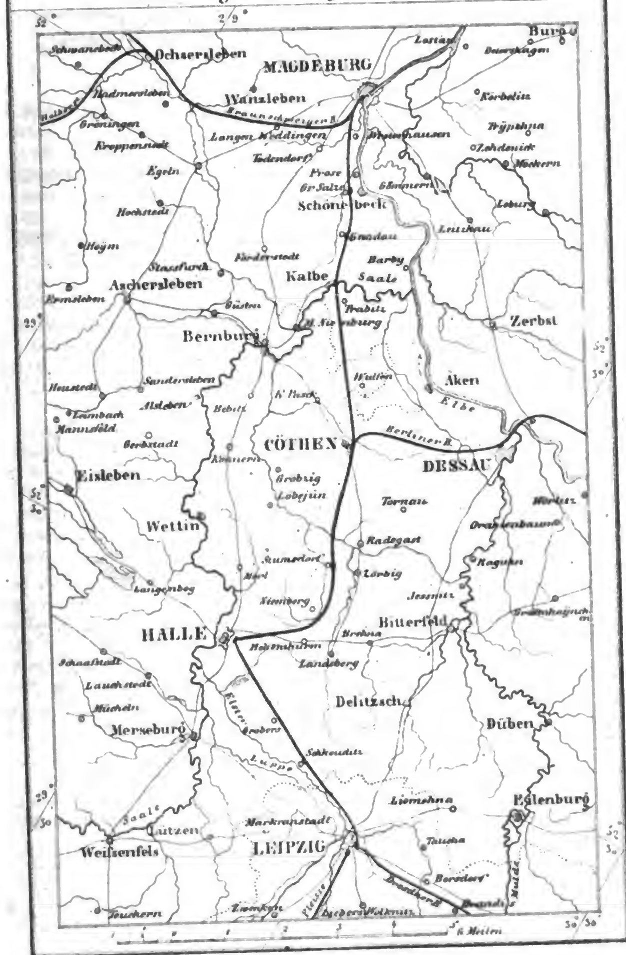
Die Bahn hat ihren Anfangspunkt in der Mitte von Magdeburg, auf dem linken Elbeufer, ganz nahe der Haupt-Elbebrücke, am Fürstenwalle, wo sie zwischen der alten Stadtmauer und einer eigens dazu erbauten Quaimauer an den Festungswerken der Stadt entlang geführt ist. Sie geht sodann in der Nähe der Städte Schönebeck, Groß-Salza und Calbe an der Saale vorüber, überschreitet $^1/_4$ Meile von letzterem Orte die Saale auf einer dazu neu erbauten, 1421 Fuß langen Brücke, und nahe vor Cöthen, bei welcher herzoglichen Residenz sie in geringer Entfernung vorübergeht, schließt sich die berlin-anhalt'sche Eisenbahn an. Von Cöthen ab führt sie ferner noch ziemlich nahe bei den Städten Halle und Schkeuditz vorüber, und endet in Leipzig unmittelbar neben der leipzig-dresdener Eisenbahn. Ihre Länge beträgt, nach den Bauberichten, 31,577 preuß. Ruthen, oder 16,05 geogr. Meilen. Davon ziehen ungefähr $11^1/_2$ Meilen auf königl. preußischem, 3 Meilen auf herzogl. anhalt-cöthen'schem, und $1^1/_2$ Meilen auf königl. sächsischem Gebiete.

Nivellement der magdeburg-leipziger Eisenbahn.

Länge in pr. Ruthen.	Neigung.	Höhe über dem Meere.	
155 „	1: 944 Fl.	126 Fuß 123 „	A.
300 „	1: 419 St.	131 „	
333 „	1: 407 „	140 „	
1176 „	1:1266 „	152 „	
130 „	1: 620 „	155 „	
2094 Ruthen Transport.			

Länge in pr. Ruthen.	Neigung.	Höhe über dem Meere.	
2094 Ruthen Transport.			
756 „	1: 345 Fl.	128 Fuß	
642 „	1: ∞	128 „	
570 „	1:1147 St.	133 „	B.
1659 „	1:2778 „	141 „	
1048 „	1:2514 „	146 „	
6769 Ruthen Transport.			

Magdeburg-Leipzig.



Länge in pr. Ruthen.	Neigung.	Höhe über dem Meere.	
6769 „	Transport.		
268 „	1 : 966 Fl.	145 Fuß	
320 „	1 : 301 St.	159 „	
723 „	1 : ∞	159 „	C.
300 „	1 : 419 Fl.	150 „	
200 „	1 : 626 St.	154 „	
579 „	1 : 559 Fl.	149 „	
410 „	1 : 1789 „	144 „	
330 „	1 : 1827 St.	146 „	
477 „	1 : 513 „	176 „	
1167 „	1 : 300 „	203 „	
230 „	1 : ∞	203 „	
410 „	1 : 686 „	210 „	
447 „	1 : 731 „	218 „	
210 „	1 : 432 Fl.	212 „	
331 „	1 : 502 St.	220 „	D.
124 „	1 : 619 „	222 „	
60 „	1 : ∞	222 „	
740 „	1 : 308 „	251 „	
700 „	1 : 1200 St.	258 „	
370 „	1 : 701 Fl.	252 „	
480 „	1 : 1920 St.	255 „	
370 „	1 : 720 Fl.	249 „	
650 „	1 : 310 „	244 „	
16,665 Ruthen	Transport.		

Länge in pr. Ruthen.	Neigung.	Höhe über dem Meere.	
16,665 „	Transport.		
670 „	1 : 300 St.	251 Fuß	
1580 „	1 : 1015 „	269 „	
477 „	1 : 1431 Fl.	265 „	
1198 „	1 : 486 St.	295 „	
330 „	1 : 341 Fl.	283 „	
340 „	1 : 1224 St.	287 „	
752 „	1 : 334 „	313 „	
530 „	1 : 693 „	322 „	E.
1473 „	1 : 300 Fl.	264 „	
50 „	1 : ∞	264 „	
1220 „	1 : 302 St.	312 „	
729 „	1 : 426 „	332 „	
520 „	1 : 476 „	346 „	
1024 „	1 : 360 „	380 „	F.
710 „	1 : ∞	380 „	
340 „	1 : 1020 „	384 „	G.
408 „	1 : 576 „	475 „	
351 „	1 : 888 Fl.	380 „	
223 „	1 : ∞	380 „	
554 „	1 : 300 „	358 „	
272 „	1 : ∞	358 „	
1058 „	1 : 300 „	315 „	H.
103 „	1 : ∞	315 „	

31,577 pr. Ruthen = 118,919 Meter = 26,76 Wegstunden = 16,05 Meilen.

A. Bahnhof zu Magdeburg. B. Schönebeck. C. Saale = Brücke. D. Cöthen. E. Halle. F. Schkeuditz. G. Preußisch-sächsische Grenze. H. Bahnhof zu Leipzig. — Die meisten Curven der Bahn haben Radien von 600 Ruthen; jedoch sind zwei, bei Buckau und Leipzig, von 250 Ruthen ausgeführt.

Was die Construction des Oberbaues der Bahn betrifft, so sind zum ersten Geleise Brückformschienen angewendet, von denen der laufende Fuß 14 ℔ wiegt. Diese Schienen sind auf kieferne Langschwellen aufgeschraubt, welche von $7^1/_2$ zu $7^1/_2$ Fuß in eichenen Querschwellen eingelassen sind. Zum zweiten Geleise wurden dagegen Vignolschienen angewendet, welche per laufenden Fuß 18 ℔ wiegen. Diese wurden unmittelbar auf eichenen Querschwellen, welche von Mitte zu Mitte 3 Fuß von einander liegen, durch Hakennägel befestigt. Zur Sicherung der Schienen = Stoß = Enden, und um solche recht sorgfältig verbinden zu können, wurden unter die Stöße noch eichene Langhölzer zwischen die anstoßenden Querhölzer gelegt; auf diese Langhölzer wurden schmiedeiserne Unterlageplatten oder Stühle eingelassen, und die Füße der Schienen mittelst besonderer Oberbleche und starker Schrauben aufgeschraubt. Das zweite Geleise war am 15. Mai 1843 vollständig hergestellt.

Durch die vorsichtige Projection der Linie sind die Dammarbeiten im Ganzen unbedeutend; die bedeutendsten Schüttungen sind durch die Thäler der Sülze, bei Wulfen, der Ziethe, der Fuhne und der Räude erforderlich geworden, und erreichen eine Höhe von 28 — 31 Fuß. Die größten und längsten Einschnitte befinden sich bei Westerhüsen, Wulfen und Göttnitz, und sind zum Theil 24 Fuß tief. — Die Kronenbreite des Bahndammes ist 22 Fuß.

Der Magdeburger Bahnhof und die Brücke über die Saale sind die merkwürdigsten Bauwerke auf der Bahn. Zur Anlage des magdeburger Bahnhofs, welcher theilweise im Elbebette gegründet ist, wurde eine 1805 Fuß lange, theils auf Felsen, theils auf Pfahlrost, und theils mittelst Senkkasten hergestellte, Quaimauer, bis zur Höhe des Planums, 16 Fuß über dem 0 Punkt des Elbepegels aufgeführt, und der Zwischenraum mit Erde ausgefüllt. — Die Brücke über die Saale bei Gritzena ist 1655 Fuß lang, hat 5 massive Wasserpfeiler und 22, ebenfalls massive, Landpfeiler. Der von Holz construirte Oberbau besteht aus 2, dicht neben einander liegenden, jedoch isolirten, Brücken, so daß die eine Hälfte abgetragen und erneuert werden kann, ohne daß die andere Hälfte dadurch gestört wird. — Die Bahn hat ferner 43 kleine Brücken und 53 Durchlässe, und wird an 5 Punkten von Staatsstraßen durchkreuzt.

Die Bahnstrecke von der preuß. Grenze bis Leipzig, von $1\frac{1}{2}$ Meilen Länge, ist auf Kosten der leipzig=dresdener Eisenbahngesellschaft erbaut worden, wofür dieselbe von der Brutto=Einnahme für die auf dieser Strecke beförderten Personen und Güter einen verhältnißmäßigen, durch Vertrag festgestellten Antheil erhält. Der Betrieb wird jedoch auf der ganzen Bahnstrecke von der magdeburger Gesellschaft besorgt.

Es ist gegenwärtig im Project, die Stadt Bernburg mit Cöthen durch eine Zweigbahn zu verbinden. Diese Bahn wird 4600 Ruthen lang werden, und ist zu 338,650 ℛ veranschlagt; jedoch sind der Sicherheit wegen 400,000 ℛ zum Anlagecapital bestimmt. Die herzogl. Regierung zu Bernburg sichert der Actiengesellschaft bedeutende Vortheile, gibt zum Theil das Gelände, so wie Steine und Kies zu den Bahnhofgebäuden unentgeldlich her, und betheiligt sich ferner mit 50,000 ℛ in Actien bei dem Unternehmen.

Anlage- und Einrichtungskosten der magdeburg-leipziger Bahn bis Ende 1843.

1) Vorarbeiten, allgemeine Kosten, Grundentschädigungen, Zinsen während des Baues . . .	567,136 ℛ
2) Erdarbeiten, Brücken, Durchlässe, Wegübergänge	740,632 „
3) Oberbau der Bahn	917,293 „
4) Kosten des Doppelgeleises	800,889 „
5) Gebäude und Bahnhöfe	284,546 „
Transport	3,310,496 ℛ

Transport	3,310,496 ₰
6) Betriebsmittel: 20 Locomotiven und 15 Tender, 8 Personenwagen I. Classe, 26 Wagen II. Classe, 67 Wagen III. Classe, 6 Gepäck-, 120 Güter-, 4 Viehtransport-, 18 Kies-Wagen 4 Schneepflüge u. s. w.	588,004 „
7) Coaks-Oefen	20,209 „
8) Coaks-Brennerei (Vorräthe)	68,135 „
9) Reparatur-Werkstätte (Ausrüstung)	36,235 „
10) do. do. (Vorräthe)	52,543 „
11) Capitalien (ausgeliehene)	193,597 „
12) Effecten-Conto, angekaufte Prioritäts-Actien	184,128 „
13) Vorschuß-Conto	10,017 „
14) Wechsel-Conto	290 „
15) Cassen-Bestand	893 „
Summe	4,464,547 ₰

Die Baurechnungen der Bahn und Gebäude sind noch nicht definitiv abgeschlossen.

Der Hauptrechnungs-Abschluß vom Jahr 1844 stellt sich, wie folgt:

Debitoren.

1) Die Bahn mit Doppelgeleise	3,027,422 ₰
2) Bahnmaterialien (Reserve-Schienen)	1761 „
3) Bahnhöfe und Gebäude	302,575 „
4) Betriebsmittel	626,210 „
5) Coaks-Oefen	20,231 „
6) Coaks-Brennerei (Vorräthe)	32,479 „
7) Reparatur-Werkstätte (Ausrüstung)	36,412 „
8) do. do. (Vorräthe)	53,891 „
9) Capitalien, ausgeliehene	180,742 „
10) Effecten-Conto	161,070 „
11) Vorschuß-Conto	551 „
12) Cassen-Bestand	13,547 „
Summe	4,456,891 ₰

Creditoren.

a) Actien-Capital-Conto	2,300,000 ₰
b) Actionärs, für Dividende vom Jahr 1844 und Reste aus früheren Jahren	207,598 „
c) Für ausgelooste und noch einzulösende Prioritäts-Actien	700 „
d) Amortisations-Fonds	41,500 „
e) Prioritäts-Actien-Capital-Conto	1,758,500 „
f) Prioritäts-Actionärs, für Zinsen	36,034 „
g) Reserve-Fonds	98,524 „
h) Saldo der laufenden Rechnungen	14,035 „
Summe wie oben	4,456,891 ₰

Finanzverhältnisse.

Die Kosten der Anlage wurden beigebracht durch:

23,000 Stammactien à 100 ℛ (ohne Zinsengarantie) datirt vom 1. März 1840	2,300,000 ℛ
7,000 Prioritäts-Actien à 100 ℛ zu 4 %, datirt vom 1. Juli 1840	700,000 „
11,000 Prioritäts-Actien à 100 ℛ zu 4 %, datirt vom 1. Juli 1842	1,100,000 „
Nennwerth der Actien	4,100,000 ℛ

Die Stammactien erhalten keine feste Zinsen, sondern der Reinertrag wird jährlich vertheilt, welcher jedoch nicht 10 % übersteigen darf. Die Dividende betrug 1840 = 4 %, 1841 = 5 % 1842 = 7 %, 1843 = 10 %, 1844 = 9 %. Die Dividendenscheine, deren stets 4 ausgegeben werden, sind am 1. März fällig. Die Prioritäts-Actien sind mit Coupons für je 4 Jahre versehen, die am 2. Januar und 1. Juli zahlbar sind. Die Tilgung besteht aus 10,500 ℛ jährlich, durch Verloosungen am 1. Juli, so daß die Anleihe 1874 getilgt seyn wird. — Nach §. 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 bleibt dem Staate vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen, jedoch kann die Abtretung nicht eher, als nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Zeitpunkt der Transport-Eröffnung gefordert werden. Der früheste Termin ist also der 18. August 1870. Der Staat bezahlt in diesem Fall an die Gesellschaft den fünfundzwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Actionäre im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist, und übernimmt die Schulden der Gesellschaft.

An Transportmitteln waren am 8. April 1845 vorhanden: 20 Locomotiven, 17 Tender, 8 Personenwagen **I.** Classe, 32 **II.** Classe, 67 **III.** Classe (davon 22 ohne Verdeck), 10 Gepäck-, 104 vierrädrige und 20 achträdige Güter-, 4 Vieh-, 18 Kies-Wagen, 4 Schneepflüge. Außerdem mit der berlin-anhaltischen Eisenbahn gemeinschaftlich 115 Güter-, Gepäck- und Equipage-Wagen. Die Gesellschaft hat an deren Anschaffungskosten $^2/_7$ zu bezahlen.

Die Locomotiven verbrauchten auf jeder durchfahrenen Meile für 29 Sgr 4 ₰ Coaks, den Scheffel zu 11 Sgr gerechnet.

Die Eröffnung der Bahn erfolgte theilweise, und zwar von Magdeburg bis Schönebeck am 29. Juni 1839, von Schönebeck bis zur Saale am 8. September 1839, von der Saale bis Cöthen am 19. Juni 1840, von Cöthen bis Halle am 22. Juli 1840, und in ihrer ganzen Länge bis Leipzig am 18. August 1840.

Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft. Täglich werden 3 Personen- und 2 Güterzüge, mit denen auch Personen in **II.** und **III.** Classe befördert werden, von jedem Endpunkte aus gemacht. Die Fahrt der Personenzüge dauert 3 Stunden, und die der Güterzüge $5^3/_4$ Stunden.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Stationen. (Nach der Reihenfolge.)	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	Sg	Sg	Sg
Magdeburg bis Schönebeck .	2	— 15	12	8	5
„ „ Gnadau . . .	2,75	— 30	17	11	7
„ „ zur Saale . .	3,75	— 45	21	14	9
„ „ Cöthen. . . .	6,75	1. 30	40	27	17½
„ „ Stumsdorf .	8,87	1. 45	54	36	23
„ „ Halle	11,50	2. 15	69	46	29
„ „ Schkeuditz . .	14	2. 45	84	56	35
„ „ Leipzig	15,75	3 —	96	64	40
Magdeburg „ Berlin	27	5. 45	140	95	60
„ „ Braunschweig	13,75	3. 45	85	55	35
Halle bis Berlin	25	5. 30	149	99	61½
Leipzig „ „	29	6. 15	165	110	70
Stationen. (Nach dem Alphabet.)					
Cöthen bis Halle.	4,75	— 45	29	19	11½
„ „ Leipzig	9	1. 30	56	37	22½
„ „ zur Saale. . . .	3	— 35	19	13	8½
Halle bis Leipzig.	4,25	— 45	27	18	11
„ „ zur Saale	7,75	1. 30	48	32	20
Leipzig zur Saale	12	2. 15	75	50	31

Kleine Kinder, welche getragen werden, sind frei; bis zu 10 Jahren zahlen je zwei 1 Billet, oder ein Kind kann mit seinem Billet in der zunächst höheren Classe fahren.

Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; für Ueberfracht werden für 10 ℔ 2½ Sg von Magdeburg bis Leipzig berechnet.

Fahrtaxe für Equipagen in preuß. Thalern.

Von	nach Magdeburg.			nach Cöthen.			nach Halle.			nach Leipzig.		
	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
Magdeburg	—	—	—	7	5¼	4⅔	11½	8⅝	7⅔	16	12	10⅔
Cöthen . . .	7	5¼	4⅔	—	—	—	4½	3⅜	3	9	6¾	6
Halle	11½	8⅝	7⅔	4½	3⅜	3	—	—	—	4½	3¾	3
Leipzig . . .	16	12	10⅔	9	6¾	6	4½	3⅜	3	—	—	—

Personen im eigenen Wagen zahlen II. Classe, und die auf dem Bock mitfahrenden Personen III. Classe.

Tarif für den Transport von Pferden in preuß. Thalern.

Von	nach Magdeburg.			nach Cöthen.			nach Halle.			nach Leipzig.		
	1 Stück.	2 Stück.	3 Stück.	1 Stück.	2 Stück.	3 Stück.	1 Stück.	2 Stück.	3 Stück.	1 Stück.	2 Stück.	3 Stück.
Magdeburg	—	—	—	4½	6⅚	9	7½	11⅙	15	10	15	20
Cöthen . . .	4½	6⅚	9	—	—	—	3⅓	5	6⅔	5⅚	8¾	11⅔
Halle	7½	11⅙	15	3⅓	5	6⅔	—	—	—	3⅔	5⅓	7⅓
Leipzig . . .	10	15	20	5⅚	8¾	11⅔	3⅔	5⅓	7⅓	—	—	—

Nach den andern Stationen im Verhältniß.

Der Transport von Schlachtvieh kostet für die ganze Bahnstrecke: 1 Rindvieh 4½ Thlr., 1 Schwein 40 Sgr, 1 Schaf 29 Sgr, 1 Kalb 20 Sgr.

Tarif für Fracht, Eilgüter und Producte in Silbergroschen.

Pro Ctr. Von	nach Magdeburg.			nach Cöthen.			nach Halle.			nach Leipzig.		
	Güterfracht.	Eilfracht.	Producte.	Güterfracht.	Eilfracht.	Producte.	Güterfracht.	Eilfracht.	Producte.	Güterfracht.	Eilfracht.	Producte.
Magdeburg	—	—	—	4¼	6	2¾	5½	9¾	4¾	8	14¼	6¾
Cöthen . . .	4¼	6	2¾	—	—	—	1¼	3¾	2	3¾	8¼	4
Halle	5½	9¾	4¾	1¼	3¾	2	—	—	—	2½	4½	2
Leipzig . . .	8	14¼	6¾	3¾	8¼	4	2½	4½	2	—	—	—

Für das Abholen oder Hinschaffen der Güter zum Eigenthümer 6 ₰ pro Ctr.; ebenso für das Auf- und Abladen der Güter im Bahnhofe 6 ₰. — Der Verlust der Güter wird mit 50 Thlr. pro Ctr. garantirt. — Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Postzwange.

Die Frequenz der Bahn seit dem Jahr 1840 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		Thlr.	Ctr.	Thlr.	Thlr.
1840	353,201	—	107,669	—	—
1841	511,564	272,162	570,815	139,817	421,672
1842	544,782	306,547	891,272	173,902	523,724
1843	620,626	345,087	1,494,735	294,964	669,540
1844	685,953	365,161	1,375,421	299,270	680,353

Von den Einnahmen des Jahres 1844 entfallen auf
den eigenen Betrieb . . . . 497,483 Thlr.
Antheil an der berlin-anhalter Bahn . . . . 182,870 „
Also in Summa wie oben 680,353 Thlr.

Die Betriebs-Ausgaben beliefen sich 1841 auf 56,71 %, 1842 = 48,74 %, 1843 = 44,52 %, 1844 = 44,25 %.

Die Unterstützungskasse für die Bahnbeamten besaß am 1. April 1845 einen Fonds von 14,906 Thlr.

---

14. Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt.

Zugskarte bei O.-Z. 15.

Gleichzeitig mit dem Bau der magdeburg-leipziger Bahn bildete sich eine Gesellschaft für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Magdeburg, Halberstadt und Braunschweig, welche am 18. Juni 1840 concessionirt wurde. Erst am 10. April 1841 wurden die auf die Eisenbahnverbindung bezüglichen Verträge zwischen Preußen, Braunschweig und Hannover Behufs einer Eisenbahnlinie abgeschlossen, welche Magdeburg mit Minden verbinden soll, wo sich dann die cöln-belgische Bahn anschließen wird. — Die Richtung der Bahn wurde von Magdeburg über Groß-Oschersleben nach Halberstadt, und von Groß-Oschersleben nach Wolfenbüttel zum Anschluß an die braunschweig-harzburger Bahn festgestellt. Die braunschweigische Regierung übernahm aber den Bau der Strecke von Wolfenbüttel nach Groß-Oschersleben auf eigene Rechnung, so daß der Actiengesellschaft nur die Bahn von Magdeburg nach Halberstadt übrig blieb. — Die Bestätigungsurkunde, durch welche das Statut genehmigt und der

Gesellschaft unter dem Namen „Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahn-Gesellschaft", mit einem Grundcapital von 1,700,000 ₰, die Rechte einer Corporation verliehen wurden, ist vom 14. Januar 1842 datirt.

Nachdem im Winter von 18⁴¹/₄₂ die Vorarbeiten vollendet waren, begann am 21. März 1842 der Bau der Bahn, und wurde trotz ungünstiger Witterung und Hochgewässer in nicht vollen 16 Monaten vollendet und gleichzeitig mit der braunschweiger Bahn am 15. Juli 1843 eröffnet.

Die magdeburg-leipziger und die magdeburg-halberstädter Bahn haben zu Magdeburg einen gemeinschaftlichen Bahnhof am Fürstenwall. Die Bahn führt sodann mit einem besonderen dritten Geleise neben der magdeburg-leipziger Bahn durch die Festungswerke nach dem $^1/_8$ Meile entfernten Betriebs-Bahnhofe bei Buckau, zieht von da über Bottmersdorf, Klein- und Groß-Germersleben, Klein-Oschersleben und Hadmersleben nach Groß-Oschersleben, dem Verbindungspunkt mit der Bahn von Wolfenbüttel, hierauf seitwärts über Nienhagen nach Halberstadt. — Die Gesammtlänge der Bahn ist 7,86 geogr. Meilen; davon kommen 5,16 Meilen auf die Strecke von Magdeburg bis Groß-Oschersleben, und 2,7 Meilen auf die Zweigbahn von Groß-Oschersleben nach Halberstadt.

Nivellement der Bahn von Magdeburg nach Halberstadt.

Länge in Ruthen à 12 Fuß.	Neigung.	Höhe am Endpunkte über dem Elbepegel.		Länge in Ruthen à 12 Fuß.	Neigung.	Höhe am Endpunkte über dem Elbepegel.	
		21 Fuß	A.	7230 Rth.	Transport.		
156 Rth.	1 : 944 Fl.	19 „		240 „	1 : 450 Fl.	105 Fuß	
300 „	1 : 420 St.	27 „		240 „	1 : ∞	105 „	
184 „	1 : 407 „	32 „		1920 „	1 : 1800 St.	118 „	
1680 „	1 : 304 „	100 „		320 „	1 : 310 „	130 „	
480 „	1 : 395 „	115 „		141 „	1 : ∞	130 „	C.
360 „	1 : 5400 „	108 „		400 „	1 : 462 Fl.	120 „	
560 „	1 : 314 „	129 „		380 „	1 : 1900 St.	122 „	
360 „	1 : 348 „	141 „		600 „	1 : 1286 „	128 „	
40 „	1 : ∞	141 „	B.	520 „	1 : 945 „	134 „	
480 „	1 : 310 „	160 „		160 „	1 : 1129 „	136 „	
640 „	1 : 1011 „	168 „		360 „	1 : 1054 „	140 „	
260 „	1 : 318 Fl.	158 „		280 „	1 : 542 „	146 „	
730 „	1 : 429 „	136 „		600 „	1 : 511 „	160 „	
120 „	1 : 720 „	138 „		200 „	1 : 480 „	165 „	
600 „	1 : 300 „	114 „		800 „	1 : 414 „	189 „	
240 „	1 : 1029 „	111 „		960 „	1 : 320 „	225 „	
40 „	1 : ∞	111 „		100 „	1 : ∞	225 „	D.
7230 Ruthen	Transport.			15,451 Ruthen	= 58,188 Meter		

= 13,09 Wegstunden = 7,86 geogr. Meilen.

A. Bahnhof zu Magdeburg. B. Langenweddingen. C. Oschersleben. D. Halberstadt.

Der Bahndamm zwischen Magdeburg und Groß = Oschersleben ist eben so, wie die Fortsetzung nach Braunschweig, für zwei Geleise 24 Fuß breit, die Zweigbahn nach Halberstadt jedoch nur für ein Geleise erbaut. — Die Erdarbeiten so wie auch die Brückenbauten in der Bahn sind sehr unbedeutend. Zum Oberbau sind Vignolschienen angewendet, welche an den Stößen auf kurzen Langschwellen und in der Zwischenlänge auf 3 Fuß von einander liegenden Querschwellen durch Hakennägel befestigt sind. Die Schienenstöße sind durch Unterlagsplatten und durch Holz-Schrauben und Bleche gesichert. Das Gewicht der Schienen ist per laufenden Fuß 18 ℔. Auf der Hauptbahn ist vorläufig erst ein Geleise gelegt worden. Die Spurweite ist die gesetzlich preußische, von 4 Fuß $6^7/_8$ Zoll rheinl.

Anlagekosten nach dem Rechnungsabschluß vom 30. April 1844.

A. Ausgaben.

1)	Erdarbeiten	115,071	ℛ︎
2)	Grundentschädigungen	151,556	„
3)	Brücken und Durchlässe	22,460	„
4)	Weg-Uebergänge	13,834	„
5)	Oberbau (das Schienengeleise)	532,969	„
6)	Abtheilungszeichen	8,477	„
7)	Gebäude in den Bahnhöfen nebst kl. Stationen	179,391	„
8)	Maschinen und Wagen	220,150	„
9)	Directionskosten	28,545	„
10)	Vorarbeiten, Pläne und diverse Unkosten	22,772	„
11)	Verzinsung des Actiencapitals	38,243	„
12)	Vorschuß-Conto	141,600	„
13)	Grundabgaben	6	„
14)	Diverse Conto's, Saldo's laufender Rechnungen	13,163	„
15)	Depositen-Conto 125,000 ℛ︎ in Bahnactien, und 71,800 ℛ︎ in Pfandbriefen und Prioritätsactien	199,437	„
16)	Capitalien gegen Pfand ausgeliehen	10,000	„
17)	Cassa-Conto, Bestand für den Monat Mai	36,898	„
	Summe	1,734,572	ℛ︎

B. Einnahmen.

1)	Actien-Capital-Conto (17,000 Stück à 100 ℛ︎)	1,700,000	ℛ︎
2)	Extraordinäre Einnahmen	14,579	„
3)	Zinsen-Conto	9,785	„
4)	Actionäre	132	„
5)	Herzogl. braunschweigische Eisenbahn-Commission	9,551	„
6)	Oscherslebener Restaurations-Pachtgelder	525	„
	Summe wie oben	1,734,572	ℛ︎

Die Gesellschaft besitzt noch folgende Geldmittel, welche von vorstehenden Ausgaben in Abzug zu bringen sind:

1) 125,000 Thlr. in Actien der magdeburg-halberstadter Eisenbahn;
2) 71,800 „ in Prioritäts-Actien und Pfandbriefen;
3) 10,000 „ in ausgeliehenen Capitalien;
4) 7,000 „ in baarem Cassen-Bestand;
213,800 Thlr. in Summa.

Von diesem Bestande und den unter Pos. 17 aufgeführten Geldern sind noch verschiedene Zahlungen zu leisten, so daß der Gesellschaft nach der Abrechnung wahrscheinlich noch ein Reservefonds von 200,000 Thlr. verbleiben wird. Hiernach würde das auf die Anlage der Bahn verwendete Capital sich auf 1,534,600 Thlr. belaufen. — Von den gefertigten 17,000 Actien wurden nur 15,747 untergebracht; die andern sind noch im Besitze der Gesellschaft. — 1843 erhielten die Stammactien für $4\frac{1}{2}$ Monat $1\frac{2}{3}$ Thlr. und 1844: 3 Thlr. Dividende.

Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft; in 1 Stunde werden 5 Meilen zurückgelegt. Täglich werden von jedem Endpunkte 2 Personen- und 1 Güterzug befördert. — Contractlich hat die magdeburg-leipziger Eisenbahngesellschaft auf fünf Jahre den Betrieb auf der magdeburg-halberstadter Eisenbahn mit übernommen.

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

Stationen. (Nach der Reihenfolge.)	Entfernung.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
	Meilen.	St. M.	Sgr	Sgr	Sgr
Magdeburg bis Langenweddingen	2	— 15	12	8	5
„ „ Blumberg. . . .	2,75	— 30	17	11	7
„ „ Hadmersleben .	4	— 45	24	16	10
„ „ Oschersleben . .	5	1 —	30	20	$12\frac{1}{2}$
„ „ Nienhagen . . .	6,5	2 —	39	26	$16\frac{1}{2}$
„ „ Halberstadt . . .	7,75	2. 30	45	30	20
Magdeburg „ Braunschweig .	13,75	3. 45	85	55	35
Stationen. (Nach dem Alphabet.)					
Hadmersleben bis Braunschweig	9,75	3 —	$58\frac{1}{2}$	39	$25\frac{1}{2}$
„ „ Halberstadt. .	3,75	1. 45	$22\frac{1}{2}$	15	10
„ „ Oschersleben .	1	— 15	6	4	3
Halberstadt bis Braunschweig . .	11,5	2. 45	70	45	30
„ „ Oschersleben . . .	2,75	1 —	$16\frac{1}{2}$	11	7
Oschersleben „ Braunschweig . .	8,75	2. 45	$52\frac{1}{2}$	35	$22\frac{1}{2}$

Kleine Kinder, welche getragen werden, sind frei; zwei Kinder unter 10 Jahren können auf 1 Billet reisen. Ein Kind unter 10 Jahren kann mit seinem Billet in der zunächst höheren Classe reisen, und in der III. Classe hat ein Erwachsener mit einem Kinde unter 10 Jahren nur ein Billet II. Classe zu lösen.

Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei. Für Uebergewicht wird bezahlt: für jede 10 ℔ (wobei Zwischenpfunde für voll gerechnet werden), von Magdeburg nach Braunschweig 2½ Sgr, und nach Halberstadt 1½ Sgr. Von Halberstadt nach Braunschweig 2 Sgr. — Briefe und dem Postzwang unterworfene Pakete, so wie Reisende mit Postfreischein, werden dem Staate unentgeldlich befördert. Dazu hat die Post eigene Wagen.

Reisewagen I. Classe zahlen per Meile 1 Thlr, II. Classe 20 Sgr. — Eine Person im eigenen Wagen zahlt II. Classe. — Für 1 Pferd per Meile 20 Sgr, für 2 Pferde 1 Thlr, für 3 Pferde 2 Thlr.

Güter zahlen 6 Pf, Eilgut 10 Pf, Producte 5 Pf per Ctr und Meile und 6 Pf Aufladerlohn. — Rindvieh 9 Sgr, Schweine 2½ Sgr, Schafe 1⅚ Sgr und Kälber 1¼ Sgr per Stück und Meile.

An Betriebsmitteln waren im Juni 1844 vorhanden:

6 Locomotiven nebst Tender, 10 Personenwagen I. und II. Classe, 7 III. Classe bedeckt, 15 III. Classe offen, alle sechsräderig, 7 achträderige Güterwagen mit Verdeck, 12 vierräderige Güterwagen ohne Verdeck, 2 vierräderige Gepäckwagen, 2 Pferdetransportwagen und 3 Schneepflüge; außerdem mit der herzogl. braunschweigischen Eisenbahn gemeinschaftlich: 10 achträderige Güter=, 16 vierräderige bedeckte Güter=, 4 vierräderige Gepäck=, 2 vierräderige offene Transport= und 2 Pferdetransport=Wagen. Für alleinige Rechnung sind noch bestellt: 2 Locomotiven nebst Tender, 2 achträderige Wagen für Bauholz, 13 vierräderige Kohlenwagen.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 16. Juli 1843 war:

Jahr	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt=Einnahme.
		Thlr	Ctr	Thlr	Thlr
1843	111,894	45,788	22,958	9,729	55,865
1844	220,618	—	399,444	—	133,222

Im Jahr 1844 entfallen auf den eigenen Betrieb 90,553 Thlr
Antheil an der braunschweigischen Bahn . . . 42,669 „
In Summa wie oben 133,222 Thlr

15. Braunschweig-Magdeburger Eisenbahn.

(Wolfenbüttel-Oschersleben.)

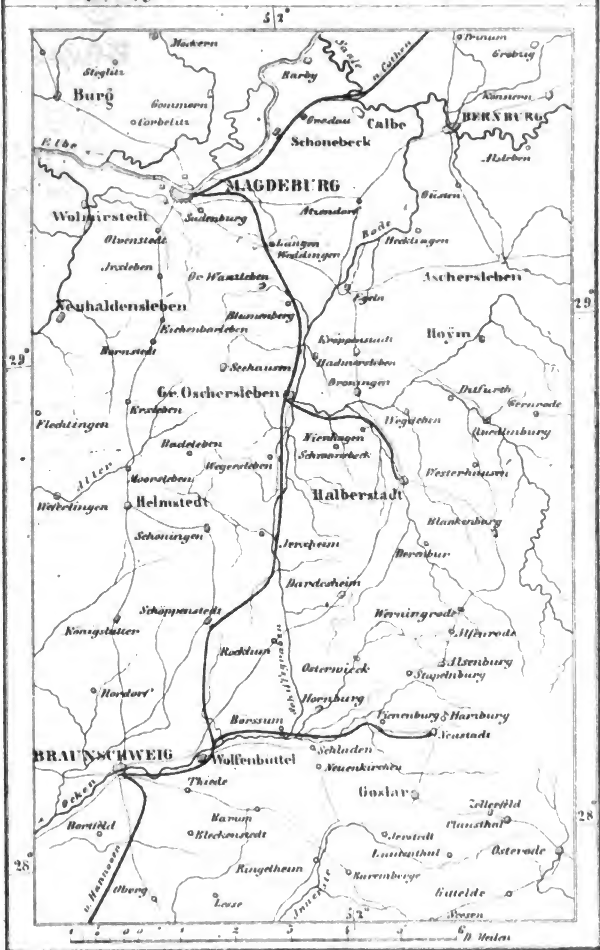
Mit Zugskarte.

Am 10. April 1841 schlossen Preußen, Hannover und Braunschweig, in der Absicht, ihre Gebiete durch eine Eisenbahn zu verbinden, welche sich an die von der preußischen Regierung bereits genehmigten Bahnlinien anschließen soll, einen Vertrag ab, wodurch sie sich verpflichtet haben, innerhalb ihrer Gebiete die Errichtung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Braunschweig, Hannover und Minden zu gestatten. Die erste Bahnstrecke in Preußen, von Magdeburg bis Groß-Oschersleben, wurde von einer Actiengesellschaft übernommen und ausgeführt. (Siehe den Artikel Magdeburg-Halberstadt.) Den Bau der Fortsetzung von Groß-Oschersleben bis Wolfenbüttel zum Anschluß an die braunschweig-harzburger Bahn unternahm die braunschweig'sche Regierung auf Staatskosten. — Die Zugsrichtung der Bahn geht von Braunschweig auf der harzburger Bahn bis Wolfenbüttel, von da in ziemlich gerader Richtung an Schöppenstedt, Jerrheim, Wegersleben vorüber und schließt sich zu Oschersleben an den preußischen Bahntheil an. Sowohl der braunschweigische als der preußische Bahntheil hat zu Oschersleben seinen besondern Bahnhof; beide stoßen jedoch aneinander und das Aufnahmsgebäude ist gemeinschaftlich. Die Geleise beider Bahnen sind miteinander verbunden, so daß die Wagen, ohne umzuladen, von der einen Bahn auf die andere übergehen können.

Nivellement der Bahn von Wolfenbüttel bis Oschersleben.

Länge in Ruthen à 16 Fuß.		Neigung.		Höhe am Endpunkte über Braunschweig.				
				28	Fuß	1	Zoll	Wolfenbüttel.
250	Rth.	1 : 6,880	Fl.	27	„	5	„	
450	„	1 : 556	St.	40	„	4	„	
750	„	1 : 1,191	„	50	„	5	„	
500	„	1 : 800	„	60	„	5	„	
900	„	1 : 667	„	82	„	1	„	
700	„	1 : 400	„	110	„	1	„	
250	„	1 : 602	„	116	„	8	„	
450	„	1 : 640	„	127	„	11	„	Schöppenstedt.
50	„	1 : ∞		127	„	11	„	
1,550	„	1 : 400	Fl.	65	„	11	„	
50	„	1 : 651	„	64	„	8	„	
650	„	1 : 893	„	54	„	10	„	Kubitzdamm.
750	„	1 : 2,954	„	49	„	—	„	
7,300	Rth.	Transport.						

Magdebg: Halberstdt: Braunschwg: Harzburg.



7,300	Rth.	Transport.							
450	„	1 : ∞		49	Fuß	—	Zoll	Preußische Grenze.
450	„	1 : 2,954	Fl.	44	„	8	„	
500	„	1 : ∞		44	„	8	„	
1,050	„	1 : 2,743	„	38	„	7	„	Neu = Wegersleben.
1,250	„	1 : ∞		38	„	7	„	
650	„	1 : 628	St.	55	„	4	„	Oschersleben.

11,650 Ruthen = 186,400 braunschweiger Fuß = 53143 Meter = 11,96 Wegstunden = 7,18 geogr. Meilen.

Diese Steigungen sind sehr günstig; die Krümmungen sind es ebenfalls, da die kleinsten Radien 300 Ruthen messen.

Das Planum der braunschweig=magdeburger Bahn ist für zwei Geleise, 24 Fuß breit, gebaut, jedoch vorerst nur ein Geleise gelegt worden. Zum Oberbau sind Vignolschienen angewendet, welche an den Stößen auf kurzen Langschwellen, und in der Zwischenlänge auf 3 Fuß von einander liegenden Querschwellen befestigt sind. Die Schienen sind 15 Fuß lang und wiegen per Fuß 18 ℔. Von den Kunstbauten sind noch zwei Brücken über die Oker, in der Nähe des Dorfes Linden, von 192 und 60 Fuß lichter Weite, erwähnenswerth. Außer diesen sind noch 122 Brücken und Durchlässe erforderlich gewesen, deren Mehrzahl jedoch geringfügig ist. Die Betriebsmittel sind mit der braunschweig = harzburger und theilweise auch mit der magdeburg=halberstadter Bahn gemeinschaftlich, und unter diesen Abhandlungen besonders aufgeführt.

Anlage- und Einrichtungskosten der Bahn von Wolfenbüttel bis Groß-Oschersleben:

1.	Grundentschädigungen	163,224 ℛ︀
2.	Erdarbeiten	171,326 „
3.	Brücken und Canäle	68,369 „
4.	Oberbau (das Schienengeleis)	438,588 „
5.	Ausweichungen	16,728 „
6.	Wegübergänge	12,261 „
7.	Einrichtungen der Stationen: Braunschweig 135,692 ℛ︀, Schöppenstedt 19,417 ℛ︀, Jerrheim 11,228 ℛ︀, Wegersleben 10,048 ℛ︀, Oschersleben 45,161 ℛ︀ . .	221,546 „
8.	Betriebsmittel: Dampfwagen 114,225 ℛ︀, Personenwagen 81,690 ℛ︀, Transportwagen 71,796 ℛ︀ . .	267,711 „
9.	Administrationskosten	56,028 „
10.	Zinsen	68,910 „
11.	Extraordinär	115,309 „
	Summe	1,600,000 ℛ︀

Die Bahn ist am 16. Juli 1843 in ihrer ganzen Länge von Braunschweig bis Magdeburg eröffnet worden. Täglich werden drei durchlaufende Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer 3 Stunden 30 Minuten beträgt.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Von Braunschweig nach	Entfernung in Meilen	Dauer der Fahrt.	Taxe in guten Groschen 24 = 1 ℛ︁. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.			
Wolfenbüttel	1,50	— 15	8	5	3
Schöppenstedt	3,75	— 45	19	13	8
Jerxheim	5,50	1. 5	27	18	11
Wegersleben	7,50	1. 30	36	24	15
Oschersleben	8,75	2. 30	42	28	18
Halberstadt	11,50	3. 15	56	36	24
Magdeburg	13,75	3. 30	68	44	28
Von **Oschersleben** nach					
Wegersleben	1,25	— 15	6	4	3
Jerxheim	3,25	— 40	15	10	7
Schöppenstedt	5,00	1. 5	23	15	10
Wolfenbüttel	7,25	1. 30	34	23	15
Braunschweig	8,75	1. 45	42	28	18

Kleine Kinder, welche noch getragen werden, sind frei; und für 2 Kinder unter 10 Jahren ist ein Billet zu lösen. Ein Kind unter 10 Jahren kann mit seinem Billet in den zunächst höheren Classen reisen.

Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei; für 10 Pfund Ueberfracht werden erhoben: Von Braunschweig nach Magdeburg 2 Ggr und nach Halberstadt 1½ Ggr. Für den Transport von Gütern wird per Centner berechnet: Von Braunschweig nach Magdeburg, Eilfracht 8 Ggr 10 ₰, Güterfracht 5 Ggr 5 ₰, Producten 4 Ggr 2 ₰. Von Braunschweig nach Halberstadt, Eilfracht 7 Ggr 7 ₰, Güterfracht 4 Ggr, Producten 3 Ggr 8 ₰.

Tarif für den Transport von Equipagen und Pferde.

Von Braunschweig nach	Wagen. I. Classe.	Wagen. II. Classe.	Pferde. 1.	Pferde. 2.	Pferde. 3.
	ℛ︁ Ggr	ℛ︁ Ggr	ℛ︁ Ggr	ℛ︁ Ggr	ℛ︁ Ggr
Wolfenbüttel	1. 12	1 —	1 —	1. 12	2 —
Schöppenstedt	3. 18	2. 12	2. 12	3. 18	5 —
Jerxheim	5. 12	3. 16	3. 16	5. 12	7. 8
Wegersleben	7. 12	5 —	— —	— —	— —
Oschersleben	8. 18	5. 20	5. 20	8. 18	11. 16

Die Frequenz auf den braunschweiger Eisenbahnen bestand im Jahr 1843 in 338,730 Personen und die Einnahme betrug 121,156 ℛ. Im Jahr 1844 in 462,502 Personen zu 140,261 ℛ, und für Güter 78,136 ℛ, in Summa 218,397 ℛ Einnahme.

Hierunter ist jedoch die Frequenz auf der braunschweig=harzburger Bahn und der Antheil an der hannover'schen Bahn mit inbegriffen. Nach einer amtlichen Bekanntmachung betrugen die Gesammteinnahmen aller Bahnen im Jahre 1844 = 228,000 ℛ. Davon sind bezahlt: Zinsen 72,000 ℛ, Extraordinaria 20,000 ℛ und die Betriebsauslagen 136,000 ℛ.

---

16. Braunschweig=Harzburg.

Zugskarte bei O.=Z. 15.

Die harzburger Bahn, welche auf Staatskosten erbaut ist, zieht über Wolfenbüttel und Vienenburg zu der am Fuße des Brocken liegenden Harzburg bei Neustadt. Sie wurde im Jahre 1837 begonnen und schon am 28. November 1838 bis Wolfenbüttel und am 31. October 1841 bis Harzburg eröffnet. Diese Bahn dient hauptsächlich zu Lustfahrten nach dem Harz und zum Holz= und Materialtransport vom Gebirge herab.

Nivellement der braunschweig-harzburger Bahn.

Länge in Ruthen à 16 Fuß.		Neigung		Höhe am Endpunct.				
				5	Fuß	2	Zoll	Bahnh. z. Braunschweig.
1,065	Rth.	1 : 4,090	St.	9	„	4	„	
618	„	1 : 1,133	„	18	„	1	„	
476	„	1 : 3,808	„	20	„	1	„	
400	„	1 : 800	„	28	„	1	„	Wolfenbüttel.
50	„	1 : 800	Fl.	27	„	1	„	
200	„	1 : ∞		27	„	1	„	
50	„	1 : 2,462	St.	27	„	5	„	
350	„	1 : 800	„	34	„	3	„	
139	„	1 : 725	Fl.	31	„	4	„	
200	„	1 : ∞		31	„	4	„	
100	„	1 : 600	St.	34	„	—	„	
125	„	1 : 200	„	44	„	—	„	
225	„	1 : 450	Fl.	36	„	—	„	
50	„	1 : 800	„	35	„	4	„	
137	„	1 : ∞		35	„	4	„	
100	„	1 : 533	St.	38	„	4	„	
250	„	1 : 1,067	„	41	„	9	„	
4,535	Rth.	Transport.						

4,535	Rth.	Transport.							
248	"	1:	283	St.	55	Fuß	9	Zoll	
102	"	1:	700	Fl.	58	"	1	"	
255	"	1:	1,360	"	55	"	1	"	Börssum-Mühle.
97	"	1:	1,126	"	53	"	8	"	
50	"	1:	3,339	"	53	"	11	"	
100	"	1:	530	St.	56	"	8	"	
250	"	1:	424	"	66	"	3	"	
150	"	1:	440	"	71	"	11	"	
200	"	1:	960	"	76	"	6	"	
215	"	1:	372	"	86	"	—	"	Schladen.
400	"	1:	297	"	107	"	2	"	
150	"	1:	254	"	116	"	7	"	
100	"	1:	156	"	126	"	10	"	
25	"	1:	∞		126	"	10	"	
50	"	1:	386	"	129	"	2	"	
100	"	1:	254	"	135	"	6	"	
400	"	1:	167	"	174	"	—	"	
345	"	1:	175	"	205	"	5	"	
300	"	1:	154	"	236	"	8	"	
35	"	1:	3,360	"	236	"	10	"	Vienenburg.
35	"	1:	200	"	238	"	11	"	
243	"	1:	102	"	277	"	6	"	
175	"	1:	111	"	302	"	10	"	
280	"	1:	96	"	349	"	—	"	
592	"	1:	77	"	474	"	—	"	
219	"	1:	58	"	533	"	8	"	
50	"	1:	98	"	542	"	2	"	
116	"	1:	46	"	582	"	6	"	
30	"	1:	200	"	584	"	10	"	Harzburg.

9,847 Ruthen = 157,552 braunschweiger Fuß = 44,918 Meter = 10,11 Wegstunden = 6,07 geogr. Meilen.

Die größte Steigung befindet sich vor dem Bahnhof zu Harzburg und beträgt 1:46 auf 116 Ruthen oder 1856 Fuß Länge. Die Krümungen der Bahn sind nicht bedeutend; der kleinste Radius mißt 3,600 Fuß.

Die Bahn hat zwischen Wolfenbüttel und Harzburg nur 14 Fuß Kronenbreite für ein Geleise, indeß die Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel 28 Fuß breit, mit zwei Geleisen angelegt ist, da dieser Theil auch für die magdeburger Bahn benützt wird. Bedeutende Erdarbeiten sind eben so wenig wie große Bauwerke erforderlich gewesen. Außer drei Viaducten kommen nur einige hölzerne Brücken vor; von diesen sind die bedeutendsten: 2 hölzerne Jochbrücken über die Oker, zwischen Schladen und Vienenburg von 240 und 292 Fuß Länge; 2 eben solche Brücken von 120 Fuß Länge bei Halchter; und 2 dergleichen von 64 Fuß Länge bei Rüningen. Zum Oberbau sind auf den untern Theil

der Bahn bis Wolfenbüttel Vignolschienen von 54 ℔ per Yard und von da bis Vienenburg zu 52 ℔ per Yard angewendet, welche auf Lang- und Querschwellen befestigt sind. Auf dem oberen Theile bis Harzburg wurden in neuester Zeit schwere Vignolschienen von 68 ℔ per Yard gelegt, welche auf $2\frac{3}{8}$ Fuß von einander entfernt liegenden Querschwellen befestigt sind. Die Spurweite mißt 4 Fuß $6\frac{7}{8}$ Zoll rheinl. Maß.

Die Betriebsmittel auf den braunschweiger Bahnen bestehen in 12 Locomotiven, 54 Personen- und 75 Lastwagen; außerdem mit der magdeburg-halberstadter Bahn gemeinschaftlich noch in 34 Lastwagen verschiedener Art.

Die Anlage- und Einrichtungskosten der braunschweig-harzburger Bahn betragen:

1)	Ursprüngliche Baukosten der eingeleisigen braunschweig-harzburger Bahn	850,000 ℛ
2)	Für das zweite Geleise von Braunschweig bis Wolfenbüttel	190,000 „
3)	Für die Umlegung des Geleises von Braunschweig bis Wolfenbüttel, nebst Errichtung der Bahnstrecke von Vienenburg bis Harzburg für den Betrieb mit Locomotiven	113,000 „
4)	Für die Umänderung der Bahn zwischen Vienenburg und Harzburg	25,500 „
	Summe	1,178,500 ℛ

Hiervon fallen auf die Strecke zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel ungefähr 500,000 ℛ.

Die Bahn wurde in früherer Zeit nur von Braunschweig bis Vienenburg durch Locomotiven befahren; von da bis Harzburg bestand wegen der bedeutenden Steigungen nur Pferdebetrieb. Durch Anwendung von neuen Stephenson'schen Patentlocomotiven wurde es indeß möglich, den Pferdebetrieb zu beseitigen, so, daß seit October 1843 auf der ganzen Bahn bis Harzburg nur Locomotivenbetrieb stattfindet. Diese Locomotiven haben gekurbelte Treibachsen mit inseitigen Lagern und innenliegenden Cylindern von 15 Zoll Durchmesser; einen Kolbenhub von 24 Zoll, 3 Paar 4 Fuß 9 Zoll Durchmesser haltende gekuppelte Räder; variable Expension, einen Zugregulator; einen 12 Fuß 3 Zoll langen Kessel mit 135 Stück $1\frac{7}{8}$ Zoll starken schmiedeisernen Siederöhren, Handpumpe 2c. (Sämmtliche hier angeführte Maße sind englisch.) Jeder der zugehörigen sechsrädrigen Tender faßt Wasser und Coaks für 10 deutsche Meilen. — Am 23. October 1843 wurde die erste Probefahrt mit einer solchen Locomotive gemacht. Das Resultat war, daß die Maschine mit 30 angehängten Wagen, deren Gesammtgewicht 154,600 ℔ betrug, die $1\frac{1}{16}$ Meile lange Strecke von Vienenburg bis Harzburg mit ihren bedeutenden Steigungen in 21 Minuten hinauflief; der Dampfdruck war jedoch auf 70 ℔ per □Zoll gespannt. Die ganze Länge der Bahn von 6,07 Meilen wurde aufwärts in 79 Minuten durchfahren.

Die herzogliche Eisenbahn-Commission sagt am Schlusse ihres Berichts vom 31. December 1843: „Unbedenklich können jetzt Steigungsverhältnisse von 1 : 100 und darüber angenommen werden, ohne daß im mindesten für Deutschland's Verhältnisse der geringste Nachtheil für einen regelmäßigen und vortheilhaften Betrieb zu befürchten steht."

Täglich werden 3 durchgehende Fahrten von jedem Endpuncte ausgemacht, die Fahrzeit beträgt 1 Stunde 35 Minuten bis 1 Stunde 45 Minuten. Außerdem werden täglich 2 Localfahrten von Braunschweig nach Wolfenbüttel und zurück gemacht, deren Fahrzeit 20 Minuten beträgt.

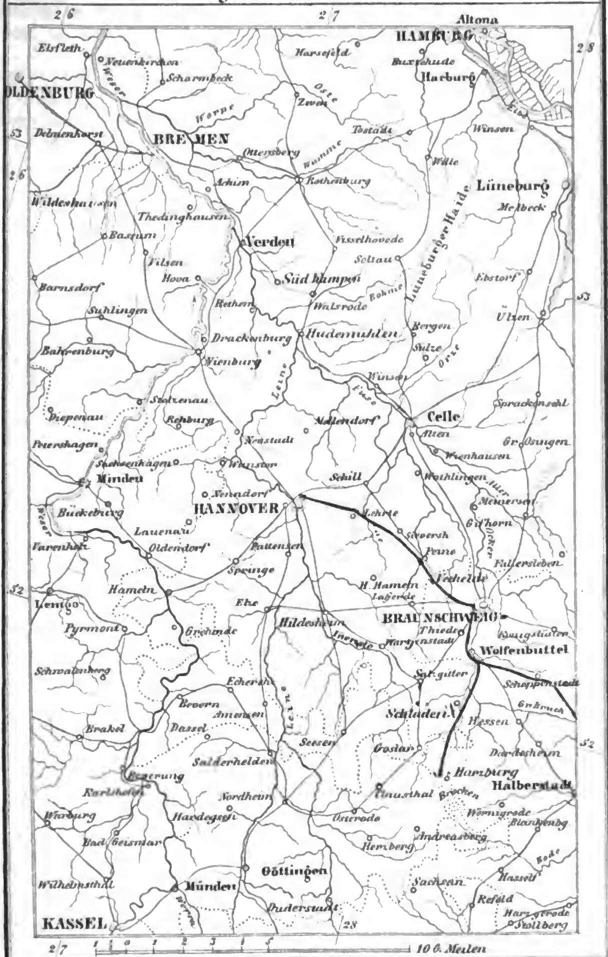
Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

(Taxe in guten Groschen, 24 = 1 Thaler.)

Von **Braunschweig** nach	Entfernung in Meilen	Dauer der Fahrt	Preise der Plätze. I. Classe	II. Classe	III. Classe	IV. Classe
		St. M.	Ggr	Ggr	Ggr	Ggr
Wolfenbüttel . .	1,5	— 20	8	5	3	2
Börssum . . .	3	— 40	16	9	6	4
Schladen . . .	4	1 —	21	12	8	5
Vienenburg . .	5	1. 20	26	15	11	7
Harzburg . . .	6	1. 35	31	17	13	8
Von **Harzburg** nach						
Vienenburg . .	1	— 15	6	4	3	2
Schladen . . .	3	— 30	10	8	6	4
Börssum . . .	3	— 45	15	11	8	5
Wolfenbüttel . .	4,5	1. 15	23	14	11	7
Braunschweig . .	6	1. 30	31	17	13	8
Von **Wolfenbüttel** nach						
Vienenburg . .	3,5	1. —	18	11	8	5

Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei. — Für jede 10 ℔ Ueberfracht werden erhoben: Zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel 3 ₰, zwischen Wolfenbüttel und Börssum 3 ₰, zwischen Börssum und Vienenburg 4 ₰, zwischen Vienenburg und Harzburg 2 ₰. — Schwere Reisewagen zahlen 1 ℛ per Meile, leichte Chaisen 16 Ggr, 1 Pferd 16 Ggr, 2 Pferde 1 ℛ, 3 Pferde 1 ℛ 8 Ggr per Meile.

Königreich Hanover.



Lithographie ... [illegible]

Tarif für Gepäcküberfracht, Equipagen und Pferde:

Zwischen **Braunschweig** und	Wolfen-büttel.			Vienenburg.			Harzburg.		
	Thlr	Ggr	₰	Thlr	Ggr	₰	Thlr	Ggr	₰
Gepäck von 51—60 ℔	—	—	3	—	—	10	—	1	—
„ „ 61—70 „	—	—	6	—	1.	8	—	2	—
„ „ 71—80 „	—	—	9	—	2.	6	—	3	—
Equipagen I. Classe .	1.	12	—	5	—	—	6	—	—
„ II. „ .	1	—	—	3.	4	—	4	—	—
Pferde 1 Stück . . .	1	—	—	3.	4	—	4	—	—
„ 2 „ . . .	1.	12	—	5	—	—	6	—	—
„ 3 „ . . .	2	—	—	6.	8	—	8	—	—

Kaufmannsgüter und sonstige Sendungen aller Art 21 bis 50 ℔ 3 ₰, 51 bis 100 ℔ 6 ₰ per Meile und so fort.

Vieh wird befördert, wenn eine solche Anzahl vorhanden ist, daß sie die Ladung eines Wagens ausmacht: 1 Rindvieh 6 Ggr, 1 Schwein 1—2 Ggr, 1 Kalb oder Schaf 1 Ggr 6 ₰ per Meile.

Die Frequenz auf den braunschweigischen Eisenbahnen bestand im Jahr 1843 in 338,730 Personen und die Einnahme betrug 121,156 Thlr; im Jahr 1844 in 462,502 Personen zu 140,261 Thlr und für Güter 78,136 Thlr, in Summe 218,397 Thlr Einnahme.

Hierunter ist jedoch die Frequenz auf der Bahn zwischen Wolfenbüttel und Oschersleben und der Antheil an der hannover'schen Bahn mit inbegriffen.

---

17. Hannover-Braunschweig.

Mit Zugskarte.

Wir bringen hier zuerst eine kurzgefaßte Uebersicht vom

Eisenbahnnetze des Königreichs Hannover.

Die Eisenbahnen, welche die königl. Regierung von Staatswegen ausführen zu lassen beschlossen hat, sind:

1) Die Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig. Die Länge dieser am 3. December 1843 bis Telgte, dem Betriebe geöffneten Bahn, deren Bau im Juli 1842 in Angriff genommen wurde, beträgt auf hannover'schem Landesgebiet $5^1/_3$ geogr. Meilen. Die Richtung des Zuges geht von Hannover aus nördlich von Kirchrode, zwischen Anderten und Misburg, sodann nördlich von Ahlten an die Nordseite von Lehrte, durch den hämeler Wald gegen Ambostel, Sievershausen, Böhrum, Telgte, Peine, Woltorf, zur braunschweig'schen Landesgrenze. Die wei-

tere Strecke bis zur Stadt Braunschweig von $2\frac{1}{2}$ geogr. Meilen wurde von der herzoglich braunschweigischen Regierung gebaut und gleichzeitig mit der hannover'schen Strecke vollendet, und am 19. Mai 1844 eröffnet.

2) Von Hildesheim nach Celle. Die Länge dieser Bahn, deren Vollendung im Jahre 1845 zu erwarten steht, beträgt $7\frac{1}{4}$ Meilen. Die Richtung derselben ist von Hildesheim auf Drispenstedt, Assel, Harsum, zwischen Groß- und Klein-Algermissen, auf Lühnde, Sehnde, Lehrte, Aligse, neben Steinwedel auf Rödersen, Ahrbeck, Burgdorf, sodann zwischen Sorgensen und Dachtmissen, auf Weselingsen, Obershagen, durch das otzer Bruch, zur Behre, nach Celle. Auf dem Bahnhofe neben Lehrte überkreuzt dieser Bahnzug die Bahn von Hannover nach Braunschweig. Die Bauarbeiten haben im April 1844 ihren Anfang genommen.

3) Von Celle nach Harburg. Die Bahn nimmt ihre Richtung von Celle gegen Eschede, Unter-Lüß, Röber, Suderburg, Hamersdorf, Klein-Süstedt, Uelzen, Störtenbüttel, Emmendorf, Nassen-Nottorf, Klein-Bünstorf, Bevensen, Medingen, Bienenbüttel, Deutsch-Evern, an die Ostseite von Lüneburg, ferner westlich von Lüne und Bardowik gegen Radbruch, Vorstel, Winsen an d. L., Stelle, Fachenfeld, Mecklenfeld nach Harburg. Die Länge dieses im Bau begriffenen Bahnzuges beträgt $17\frac{1}{10}$ geogr. Meilen.

4) Von Hannover nach Bremen. Die Länge dieser projectirten Bahn ist $15\frac{1}{4}$ geogr. Meilen; sie zieht von Hannover aus östlich von Langenhagen gegen Bissendorf, Geilhof, Meitzendorf, Elze, Buchholz, Essel, Hademstorf, Hudemühlen, Wiedenhausen, Kirchboitzen, Campen, Averbergen, Luklum, Eitze, Verden, Dauelsen, Langwedel, Speckenfeld, Etelsen, Baden, Achim, Uphusen, Maudorf, Sebaldsbrücke nach Bremen. Uebrigens ist die Frage, ob der Bahn nach Bremen etwa eine Richtung über Neustadt a. R. und Nienburg (anstatt über Hudemühlen) zu geben sey, noch nicht entschieden.

5) Von Hannover nach Minden. Die Richtung dieses Bahnzuges steht noch nicht völlig fest. Es sind verschiedene Linien nivellirt und veranschlagt. Die kürzeste und durch das Terrain am meisten begünstigte führt von Hannover zwischen Hainholz und Herrenhausen gegen Letter, Seelze, Lohnde, Gümmer, Wunstorf, Bockeloh, Sachsenhagen, Hülshagen, Meerbeck, Kuckshagen, Schiereneichen, Rusbend, Bernbusch nach Minden. Die Länge dieses Zuges beträgt $8\frac{2}{5}$ geogr. Meilen.

6) Von Hildesheim nach der südlichen Landesgrenze, deren Richtung noch nicht näher bestimmt ist.

Das von den Landständen zur Ausführung von Eisenbahnen vorerst bewilligte Capital beträgt 8,000,000 ℛ.

Unter den 10. April 1844 schlossen Preußen, Hannover und Braunschweig einen Staatsvertrag behufs einer Eisenbahnlinie, welche Magdeburg mit Minden verbinden soll, wo sich dann die cölner Bahn anschließen wird.

Unter'm 19. März 1842 wurde zwischen der königl. hannover'schen und herzogl. braunschweigischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen, um die Städte Braunschweig, Hannover, Zelle und Hildesheim durch Eisenbahnen in Verbindung zu setzen. Beide Regierungen entschlossen sich, den Bau dieser Bahnen auf Staatskosten auszuführen. Die braunschweigische Ständeversammlung ertheilte im Februar 1843 ihre Zustimmung zur Ausführung des mit Hannover abgeschlossenen Vertrages, und bewilligte zu dem Ende die erforderlichen Geldmittel bis zur Summe von 545,000 ℛ︀. Die Vorarbeiten waren bereits gemacht; der Bau der Bahn wurde thätig betrieben, so daß dieselbe am 19. Mai 1844 eröffnet werden konnte. Die Zugsrichtung der Bahn ist, wie folgt: Von Braunschweig nach Hannover geht dieselbe 211 Ruthen lang auf der vorhandenen nach Wolfenbüttel führenden Bahn fort, zieht sodann auf 3,872 Ruthen Länge an den Orten Broitzen, Timmerlahr, Gleidingen, Sonnenberg, Velchede, Wahle, Wierthe, Alvese, Köchingen, Bettmar und Sierste vorüber, und vereinigt sich in der Nähe von Peine mit dem hannover'schen Bahntheil. Die weitere Zugsrichtung ist schon oben unter 1) erwähnt. Die Länge der Bahn beträgt auf braunschweigischem Gebiet 4,083 Ruthen oder 2,51 Meilen, und auf hannover'schen Gebiet 8,982 Ruthen oder 5,67 Meilen, zusammen also 8,18 geogr. Meilen. Die Steigungsverhältnisse sowie auch die Curven der Bahn sind günstig zu nennen. Der Bahndamm ist für zwei Geleise 24 Fuß breit hergestellt, jedoch vorerst nur ein Geleis gelegt worden. Die Construction des Oberbaues ist ganz dieselbe wie die auf der braunschweig=oscherslebener Bahn. Die Geleisbreite beträgt 4 Fuß 8½ Zoll englisch. Die angewendeten Vignolschienen wiegen 18 ℔ per Fuß und sind durch Hakennägel auf Querschwellen befestigt und an den Stößen durch Unterlagsplatten gesichert. — Die Baukosten für den hannover'schen Bahntheil waren zu 853,052 ℛ︀ veranschlagt. — Am 3. December 1843 ist die Strecke von Hannover bis Telgte (vor Peine), und am 19. Mai 1844 die ganze Bahn eröffnet worden.

Die Betriebsmittel auf der hannover=braunschweiger Bahn bestanden Ende December 1844 in: 8 Locomotiven nebst Tendern, 1 Personenwagen **I.** Classe, 5 **I.** und **II.** Classe combinirt, 10 **II.** Classe, 18 **III.** Classe, 5 Gepäckwagen, 2 Wagen für Pferde, 2 Wagen für Vieh, 2 achträdrige amerikanische Güterwagen, 1 Kutschenwagen und 39 offene Güterwagen. — In Folge eines Vertrages vom 1. Mai 1844 hat die hannoversche Eisenbahnverwaltung den Fahrbetrieb auf der ganzen Bahn übernommen.

Täglich werden 3 Fahrten in jeder Richtung gemacht; hiervon sind 2 nur für Personen= und 1 für Personen= und Gütertransport bestimmt. Die Fahrzeit beträgt 1¾ und 2½ Stunden.

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

Von **Hannover** nach	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	ℛ Ggr	ℛ Ggr	ℛ Ggr
Lehrte	2,25	— 30	— 10	— 7	— 4
Peine	4,75	1 —	— 22	— 15	— 9
Velchede	5,75	1. 30	1. 5	— 20	— 12
Braunschweig	8,18	1. 45	1. 14	1. 2	— 16
Halberstadt	19,25	5. 45	3. 22	2. 14	1. 16
Magdeburg	21,50	6 —	4. 10	2. 22	1. 20
Leipzig	37,55	10 —	7. 14	5. 2	3. 4
Berlin	48,80	13 —	9. 2	6. 2	3. 20
Von **Braunschweig** nach					
Velchede	2,43	— 15	— 9	— 6	— 4
Peine	3,43	— 45	— 16	— 11	— 7
Lehrte	5,93	1. 15	1 4	— 19	— 12
Hannover	8,18	1. 45	1. 14	1. 2	— 16

Von einer Station nach einer Anhaltsstelle werden 6, 4 und 2 Ggr in den verschiedenen Classen bezahlt.

Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; das Uebergewicht wird mit 2 ₰ für 10 ℔ per Meile bezahlt. — Steuerbare Waaren müssen besonders verpackt der Expedition übergeben werden, weil Hannover nicht zum Zollverein gehört. Die Revision des Gepäcks geschieht bei dem Eingange in den Zollverein zu Braunschweig und beim Eingang im Hannover'schen auf derjenigen Station, wo der Reisende absteigt.

Tarif für den Transport von Equipagen, Pferden und Hunden.

Zwischen	Equipagen. I. Classe.	II. Classe.	Pferde. 1 Stück.	2 Stück.	3 Stück.	Hunde.
	ℛ Ggr	ℛ Ggr	ℛ Ggr	ℛ Ggr	ℛ Ggr	Ggr
Hannover und Braunschweig	8 —	5. 8	5. 8	8 —	10. 16	6
Peine „ „	3. 12	2. 8	2. 8	3. 12	4. 16	3
Velchede „ „	2 —	1. 8	1. 8	2 —	2. 16	2
„ „ Peine	1. 12	1 —	1 —	1. 12	2 —	1

Tarif für Eilgut-Fracht.

Zwischen	15 bis 25 ℔	26 bis 50 ℔	51 bis 75 ℔	76 bis 100 ℔	101 bis 125 ℔	126 bis 150 ℔	150 bis 175 ℔	175 bis 200 ℔
	Ggr	Ggr	Ggr	Ggr	Ggr	Ggr	Ggr	Ggr
Hannover und Braunschweig	2	4	5	7	9	10	12	14
Peine " "	1	2	3	3	4	5	6	6
Velchede " "	1	1	2	2	3	3	3	4
" " Peine	1	1	1	2	2	2	3	3

Für Producten=Fracht wird bezahlt: Von Hannover bis Velchede 6 ₰, bis Peine 10 ₰, und bis Braunschweig 2 Ggr per Ctr.

Mit den Güterzügen werden auch Personen befördert; die Fahrt dauert 2½ Stunden.

Die Frequenz auf der hannover'schen Bahnstrecke vom 22. October 1843 bis 19. Mai 1844 bestand in 52,262 Personen zu 12,462 ℛ︀ und 25,704 Ctr Producte, 3,718 Ctr Reisegepäck, 17 Equipagen und 393 Hunde zu 1,732 ℛ︀, zusammen 14,194 ℛ︀.

Seit Eröffnung der ganzen Bahn mit Einschluß der Strecke auf braunschweigischem Gebiet bestand die Frequenz vom 19. Mai bis Ende December 1844 in 135,760 Personen zu 60,125 ℛ︀, 6 Extrazüge zu 480 ℛ︀, 16,218 Ctr Reisegepäck, 19,688 Ctr Eilgut, 156,042 Ctr Producte, 288 Equipagen, 684 Hunde, 13 Pferde und verschiedenes Vieh zu 17,647 ℛ︀, zusammen 78,252 ℛ︀. Hiervon beträgt der Antheil für die braunschweigische Bahnstrecke 22,189 ℛ︀. Der hannover'sche Antheil machte 56,063 ℛ︀; ferner die Fahrvergütigung auf der braunschweigischen Bahnstrecke 6,837 ℛ︀, zusammen 62,900 ℛ︀.

---

18. Berlin=Hamburg.

A. Berlin=Bergedorf.

Schon seit dem Jahre 1835 sind verschiedene Vorschläge und Abhandlungen über die Anlage einer Bahn zwischen Berlin und Hamburg veröffentlicht worden. Nachdem sich verschiedene Gesellschaften gebildet hatten und verschiedene Zugslinien untersucht und veranschlagt waren, wurde das Resultat dieser Voruntersuchungen zu Ende des Jahres 1842 bekannt gemacht und zur Unterzeichnung von Actien für dieses Unternehmen eingeladen. Das Verhältniß der für die berlin=hamburger Eisenbahn vorgeschlagenen verschiedenen Richtungen stellte sich, wie folgt:

1) Von Berlin über Potsdam, Brandenburg, Genthin, Tangermünde, durch die Altmark über Harburg nach Hamburg 41 Meilen.

2) Von Berlin über Potsdam, Brandenburg, Genthin, Havelberg nach Hamburg 42 Meilen.

3) Directe Verbindung zwischen Berlin und Hamburg auf dem rechten Elbeufer 36 Meilen.

Diese letztere Richtung wurde für das Unternehmen als die vortheilhafteste anerkannt und beibehalten. Die technischen Vorarbeiten, waren im April 1842 vollendet. Diese wurden auf preußischem Gebiet durch den Herrn BaucondDucteur von Gropp, im Mecklenburgischen durch den Herrn Baurath Bartning, und im Lauenburgischen durch den dänischen Ingenieur Hauptmann Hr. Christensen, geleitet. Als nun die verschiedenen Richtungen hinlänglich untersucht waren, wurde, um unter dem vorhandenen reichlichen Materiale die richtigste Auswahl zu treffen, der Herr Wasserbauinspector Henz vom Comité zum Gutachten aufgefordert. Herr Henz unterzog sich der Specialrevision an Ort und Stelle, und nach einigen, in Folge dieser Prüfung vorgenommenen Abänderungen, wurden 1 : 534 als Steigungsmaximum, und zwar nur beim lauenburger Landrücken auf 2 Meilen Länge, für die übrigen 32 Meilen aber 1 : 1000 festgesetzt.

Die Richtung der Bahn ist vorläufig, wie folgt, ermittelt: Die Bahn verläßt Berlin am rechten Ufer der Spree, überschreitet die Havel bei Henningsdorf oder Spandau und das Rhinluch nahe bei Fehrbellin; sie berührt hierauf die Orte Neu-Ruppin, Wusterhausen a. D. und Perleberg. Von hier wendet die Bahn in der Richtung möglichst nahe an Warnow (preuß. Hauptzollamt), der mecklenburgischen Grenze zu. In Mecklenburg ist die Zugsrichtung über Grabow, Ludwigslust und Hagenow festgestellt. Im Fall Schwerin durch eine Zweigbahn mit der Hauptbahn in Verbindung gebracht wird, soll diese einen Theil der ganzen Bahnanlage bilden. Durch das Herzogthum Lauenburg soll die Bahn möglichst nahe an Lauenburg vorbeigeführt, und daselbst ein Bahnhof errichtet werden. Zu Bergedorf soll diese projectirte Bahn sich mit der bereits erbauten hamburg-bergedorfer Bahn vereinigen. Ihre ganze Länge beträgt ohne die schweriner Zweigbahn 36 Meilen, und bis Bergedorf nur 34 geogr. Meilen.

Der Kostenanschlag für die Bahnanlage beträgt:

1) Erd-, Planirungs- und Rasenarbeiten . . .	1,951,600 ℛ︀
2) Grund-, Erwerb- und Nutzungsentschädigungen .	624,400 „
3) Brücken und Durchlässe	446,000 „
4) Wege-Uebergänge	168,700 „
5) Einfriedigung, Abtheilungszeichen, Signal-Vorrichtungen	33,800 „
6) Oberbau der Bahn (Schienengeleise)	2,280,500 „
7) Bahnhöfe und andere Gebäude	687,000 „
Transport	6,192,000 ℛ︀

	Transport	6,192,000 ℛ
8)	Insgemein und unvorhergesehene Ausgaben . .	308,000 „
9)	Zinsen während der Bauzeit 3 Jahre à 4% . .	500,000 „
10)	Betriebsmittel (Locomotiven und Wagen) . . .	1,000,000 „
	Summe	8,000,000 ℛ

Am 1. Januar 1843 wurde die Unterzeichnung der Actien eröffnet; bis Ende März betrugen sämmtliche Privatzeichnungen in Berlin, Hamburg und anderwärts ungefähr 4,000,000 ℛ. Jetzt kam diese Angelegenheit jedoch in's Stocken und die Regierungen von Mecklenburg und Hamburg sahen sich genöthigt, jede mit 1,500,000 ℛ sich bei dem Unternehmen zu betheiligen. Hiernach wurden 5,000,000 ℛ Actien unter **Litt. A** Privaten überlassen und 3,000,000 ℛ Actien unter **Litt. B** von der mecklenburgischen und hamburgischen Regierung übernommen. Von dem Reinertrag erhalten zuerst **Litt. A** 4½ %, dann **Litt. B** 3½ %; der Ueberrest wird nach der im Gesellschaftsstatut zu bestimmenden Quote für den Reservefonds in der Art getheilt, daß davon ⅝ den Actien **Litt. A** zur Verstärkung ihrer Dividende und ⅜ den Actien **Litt. B**, theils zur eventuellen Ergänzung ihrer Dividende früherer Jahre bis zu 3½ % und demnächst zur Erhöhung derselben bis 4½ % für das laufende Jahr, theils zur Amortisation dieses, theils den Actien unter gewissen näheren Bestimmungen zukommen sollen. Nach völlig beendigter Amortisation der Actien **Litt. B** kommt der Reinertrag der Bahn, unbeschadet jedoch der Bestimmungen des Tractats von 1841 zur Vertheilung der Actien **Litt. A.** — Die preußische Regierung hat sich bei der Actienzeichnung nicht betheiligt, jedoch sich erboten, einen Platz für den Bahnhof in der Nähe Berlins bei der ehemaligen Pulverfabrik, an der Spree gelegen, zu reserviren und das Unternehmen auf sonstige Weise zu unterstützen. — Die Actien haben 200 ℛ Nennwerth; die Einzahlungen werden bis 1. August 1846 ratenweise à 20 ℛ eingefordert. Die Quittungsbogen für **Litt. A** lauten auf den Namen. Während der Bauzeit erhalten diese Actien auf ihre eingezahlten Beträge 4% Zinsen; und nach Eröffnung der Bahn die festgesetzte Dividende. — Der ursprüngliche Zeichner bleibt für die volle Einzahlung verpflichtet, und kann sich durch keine Cession befreien.

Die Concessions= und Bestätigungs=Urkunde für die berlin=hamburger Eisenbahngesellschaft wurde von der preußischen Regierung am 28. Februar 1845 ertheilt.

Im Monat Mai 1844 haben die Erdarbeiten auf preußischem Gebiet bei Karstedt und auf mecklenburgischem Gebiet bei Luwigslust begonnen. Es ist nunmehr zu hoffen, daß der Bau der Bahn rasch vorschreiten und die Vollendung derselben im Jahre 1848 bewerkstelligt seyn wird.

Anfangs April 1845 ist zwischen der berlin=hamburger und der hamburg=bergedorfer Eisenbahngesellschaft ein Vergleich zu Stande gekommen, nach welchem die berlin=hamburger Gesellschaft die bergedorfer Bahn gegen Zahlung von 4 % pro Anno vom Anlagekapital der Bahnhöfe und 45 % in den ersten 5 Jahren, und 50 % in den folgenden Jahren

vom Bruttoertrag dieser Bahnstrecke in Pacht nehmen wird, wenn die berliner Bahn eröffnet ist. — Die hamburg=bergedorfer Gesellschaft verpflichtet sich dagegen, von Hamburg nach Bergedorf ein doppeltes Geleise legen zu lassen und den hamburger Bahnhof zweckmäßig herzustellen.

Wir schließen hieran als einen Theil der ganzen Bahnanlage die Beschreibung der bereits vollendeten Bahnstrecke zwischen Hamburg und Bergedorf.

B. Hamburg=Bergedorf.

Zugskarte bei D.=Z. 19.

Im Anfange des Jahres 1838 wurde von einigen Bürgern Hamburg's die Idee zur Anlage einer Eisenbahn von Hamburg aus längs dem rechten Elbeufer aufwärts in Anregung gebracht. Es wurde hierauf von diesen der englische Ingenieur W. Lindley beauftragt, die Vorarbeiten und Kostenanschläge für diese Bahn zu fertigen. Nachdem dieselben vollendet, wurde vom Comité unter'm 31. October 1838 ein Prospectus zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Bergedorf und weiter bis zur Grenze des hamburger und beiderstädtischen Gebiets veröffentlicht und zur Actienzeichnung eingeladen. Ende November desselben Jahres war der muthmaßliche Bedarf von 5,000 Actien à 300 m℔ Bc. gesichert; jedoch durch verschiedene Parteikämpfe wurde die Ausführung der Bahn bedeutend verzögert. Erst am 1. Juni 1840 erhielt die Actiengesellschaft hierzu die Concession. Die Arbeiten begannen nun sofort, deren Ausführung der bereits erwähnte Civil=Ingenieur W. Lindley leitete.

Die Bahn beginnt in Hamburg auf der Bastion Bartholdus, durchschneidet von da das Hammerbrook, geht über das Billbraak, dann durch den billwärder Aufschlag, zieht an den Heckkathen vorbei über den bergedorfer Kamp und endet zur Zeit bei Bergedorf, wo dieselbe sich später mit der berliner Bahn vereinigen wird.

Nivellement der Bahn von Hamburg ausgehend.

Länge in engl. Fuß.	Neigung.		Länge in engl. Fuß.	Neigung.	
600 Fß.	1 : 100 Fl.	Hamburg.	17360 Fß.	Transport.	
3800 „	1 : ∞		3640 „	1 : ∞	
750 „	1 : 500 St.		2000 „	1 : 1000 St.	
50 „	1 : ∞		2000 „	1 : 1000 Fl.	
1500 „	1 : 500 Fl.		5410 „	1 : ∞	
1910 „	1 : ∞		1000 „	1 : 1000 St.	
1375 „	1 : 500 „		13695 „	1 : ∞	
4625 „	1 : ∞		6375 „	1 : 500 „	
750 „	1 : 750 St.		100 „	1 : ∞	
2000 „	1 : 1000 Fl.		1650 „	1 : 500 Fl.	Bergedorf
17360 Fuß	Transport.		53230 engl. Fuß = 16224 Meter		

= 3,65 Wegstunden = 2,19 geogr. Meilen.

Die Erdarbeiten sind nicht bedeutend; der größte Theil der Bahn liegt auf einem 6—8 Fuß hohen Damme von 32 Fuß Kronenbreite. Nur bei Hamburg veranlaßte die Abtragung des Mühlberges die Fortschaffung von 4,500,000 Cubicfuß Erde, welche jedoch zur Auffüllung des Dammes durch den Hammerbrook sehr nützlich waren. — Unter den Brücken ist die über den Villafluß die größte; diese besteht aus 12 Jochen, von denen jedes 30 Fuß lichte Weite hat. Ueber den Schleußengraben vor Bergedorf führt eine Brücke von 6 Jochen, wovon die mittleren 21 Fuß weit sind. Außerdem überschreitet die Bahn noch einige kleine Flüsse und mehrere schiffbare Canäle.

Der Bahndamm und die Brücken sind für zwei Geleise gebaut, jedoch erst ein Geleise gelegt worden. Die Schienen ruhen in gußeisernen Stühlen, welche auf Querschwellen befestigt sind. Die Spurweite beträgt 4 Fuß 8¾ Zoll englisch, und das Gewicht der Schienen pro laufenden Yard (3 Fuß englisch) 62 englische Pfund. Die Betriebsmittel bestehen in 4 Locomotiven nebst Tender, 3 Personenwagen I. Classe, 12 II. Classe, 1 offener I. Classe, 2 offene II. Classe, 1 für I. und II. Classe combinirt (alle mit 6 Rädern), zusammen 19 Wagen für 1064 Personen und 10 Pack- und Güterwagen.

Die Ausgaben für den Bau der Bahn bestanden in:

1)	Ingenieurkosten	65,629	m¼ Bc.
2)	Erdarbeiten	178,813	"
3)	Brücken, Siehle, Wasserleitungen	82,210	"
4)	Oberbau der Bahn (Schienengeleis)	374,978	"
5)	Häuser und Barrieren	22,286	"
6)	Uebergänge der Grundbesitzer	4,873	"
7)	Einfriedigung der Bahn	38,829	"
8)	Locomotiven und Tender	105,516	"
9)	Passagier- und Packwagen	136,857	"
10)	Büreaumiethe, Gehalte und Drucksachen	25,397	"
11)	Bahnhof in Hamburg	141,372	"
12)	Bahnhof in Bergedorf	22,749	"
13)	Diverse Ausgaben	15,491	"
	Summe	1,215,000	m¼ Bc.

Der Rechnungsabschluß vom 31. December 1843 stellte sich, wie folgt:

Debitoren.

1—13)	Bau der Bahn nebst Zubehör	1,215,000	m¼ Bc.
14)	Erwerbung des Bodens	507,285	"
15)	Wirthschaftsgebäude in Bergedorf	82,361	"
16)	In Actien convertirte 4000 Stück Zinscoupons vom 1. Mai 1843	48,000	"
17)	Inventar von Geräthen und Material	29,702	"
18)	Vorräthe von Betriebsmaterial	10,491	"
	Transport	1,892,839	m¼ Bc.

	Transport	1,892,839 mꝃ Bc.
19) Cassenvorräthe		1,026 „
20) Bank		34,589 „
	Summe der Ausgaben	1,928,454 mꝃ Bc.

(Die reinen Baukosten betragen hiernach 1,834,348 mꝃ Bc.).

Creditoren.

1) 5,160 Actien à 300 mꝃ Bc.		1,548,000 mꝃ Bc.
2) Zinsen-Ueberschuß aus dem Bau		1,172 „
3) Anleihe zu 4½ % Zinsen		300,000 „
4) Hypothek auf der Station Bergedorf		60,000 „
5) Bau-Reserve-Conto		2,962 „
6) Saldo verschiedener Debitoren und Creditoren		813 „
7) Aus dem Betrieb bis Ende 1843		15,507 „
	Summe	1,928,454 mꝃ Bc.

Die Anleihe wird jedoch aus dem Ertrag verkäuflicher Grundstücke vollkommen getilgt werden. Die Bahn wird also im Endresultat nicht viel mehr als die veranschlagte Summe von 1,500,000 mꝃ Bc. kosten. Ein anderes Resultat ergiebt sich aber, wenn der Anschluß an die berliner Bahn ausgeführt wird, zu welchem Zweck ein zweites Geleis gelegt, und der Bahnhof zu Hamburg bedeutend erweitert werden soll. Das Anlage-kapital wird sodann um 5,160 Actien à 300 mꝃ Bc. vermehrt werden.

Die Bahn ist seit dem 17. Mai 1842 vollendet und in Betrieb. Die Hauptförderung besteht in Personen- sodann in wenig Vieh- und Güterverkehr; die Förderung selbst geschieht durch Dampfkraft. Die ganze Strecke wird in 25 Minuten zurückgelegt, und es werden, je nach der Jahreszeit, an Wochentagen 4—5 und an Sonntagen 6—8 Fahrten von jedem Endpunct aus gemacht. Die Preise der Plätze sind folgende:

Von Hamburg bis Bergedorf,	Coupé,	I. Classe,	II. Classe.
Sonntags	20 β,	16 β,	10 β
Wochentags	16 „	12 „	8 „

Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte; und für je zwei Kinder wird ein Sitzplatz bezahlt. Der Reisende hat 40 ℔ Gepäck frei; für Uebergewicht wird 1 β per 25 ℔ bezahlt. — Güter werden befördert: 100 ℔ zu 2 bis 4 β, 1000 ℔ zu 1 mꝃ Crt. Der Transport von Schweinen und Kälbern kostet 6 β per Stück.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn bestand in Folgendem: 1842 in 229 Tagen; 153,648 Personen und 89,751 mꝃ Crt. 15 β Einnahme. — 1843 in 198,322 Personen und 112,077 mꝃ Crt. Einnahme. Der Frachtverkehr bestand in 3,561 Ctr und brachte 5,199 mꝃ Crt. Die Gesammteinnahme machte 91,943 mꝃ Bc., und die Ausgabe 88,861 mꝃ Bc. Der Ueberschuß bis Ende 1843 betrug 15,507 mꝃ Bc. — 1844 in 193,436 Personen zu 93,561 mꝃ Crt., nebst 8,476 mꝃ Crt. für Vieh und Güter, in Summe 102,037 mꝃ Crt.

Die statutenmäßige Verzinsung der Actien beträgt 4 %, sie ist jedoch, wie aus dem Rechnungsabschluß unter 16 ersichtlich, nur erst für 4,000 am 1. Mai 1843 fällige Zins-Coupons gezahlt worden.

Altona-Kiel-Glückstadt.

27° 30'
28°

Kropp
Gettorf
Friedrichsort
Hagen
Rensburg
Hohn
KIEL
Preetz
Hay
Eider
Jevenstedt
Rotenhan
Bordesholm
Barloh
Nordtorf
Brügge
Hadenmarschen
Innien
Neumünster
Bornhöved
Hohenwestedt
Schenefeld
Rickling
Lockstedt
Brockstedt
Kellinghusen
Hamdorf
Wrist
Die
Segeberg
Jtzehoe
Wittenborn
Bramstedt
Segeberger
Heide
Krempe
Leezen
Horst
Barmstedt
Nahe
Glückstadt
Elmshorn
Ulzburg
Sülfeld
Quickborn
Uetersen
Pinneberg
Butzfleth
Langenhorn
Stade
Eidelstedt
Blankenese
Elbe
ALTONA
HAMBURG
Ohe
Bergedorf
Horneburg
Buxtehude
Harburg
Schwinge
Este

55°
54°
30'

1 ½ 0 1 2 3 4 5 6. Meilen



19. König Christian VIII. Ostseebahn.

(Altona-Kiel.)

Mit Zugskarte.

Die Ostsee mit der Elbe zu verbinden, war der Hauptzweck einer Bahnanlage zwischen Kiel und Altona. Im Frühjahre 1840 bildeten sich in beiden Städten Comité's, um die Zweckmäßigkeit einer Eisenbahnanlage zwischen Altona und Kiel zu untersuchen; und am 28. Mai desselben Jahres verbanden sich beide Comité's zu gemeinschaftlicher Förderung ihrer Aufgabe. Zur Untersuchung der technischen Verhältnisse und des Betrages der Anlagekosten ward der englische Ingenieur, Herr G. W. Buck, berufen. Die Zugsrichtung der Bahn war angenommen: von der Stadtseite des Kieler Hafens, unmittelbar bei Neumünster und nahe bei Kellinghusen, Barmstedt und Pinneberg vorbei nach Altona. — Im Januar 1841 erfolgte die Einladung zur Actienzeichnung. Die Kosten für den Bau und die Betriebsmittel waren zu 6,914,506 S. H. Crt. Mk. veranschlagt, zu deren Deckung ein Capital von 6,937,500 Crt. Mk. in 18,500 Actien à 100 Species angenommen wurde. — Nachdem 15,679 Actien gezeichnet waren, wurde die Gesellschaft constituirt und erhielt unter dem 28. Juni 1842 die Allerhöchste Concession. — In der Folge ergab sich, daß statt der gewählten Richtung über Barmstedt, eine westlichere über Elmshorn den Vorzug verdiene, weshalb am 17. Mai 1843 der Beschluß gefaßt wurde, die Linie über Elmshorn zu wählen; dieser erhielt unterm 26. Mai d. J. die Allerhöchste Bestätigung.

Alsbald wurde der Bahnbau in Angriff genommen. Der Ingenieur, Herr Buck, welcher die Vorarbeiten geleitet, sah sich durch Krankheit veranlaßt, seine Stellung aufzugeben. Statt seiner wurde der Herr Bau-Inspector Henz aus Berlin als berathender Ingenieur berufen, welcher jedoch im Anfange des Jahres 1844 seine Entlassung nahm. Hierauf hat der Oberingenieur, Herr Dietz, den Bau der Bahn zur vollkommenen Zufriedenheit ausgeführt.

Die Bahn beginnt bei Altona mit einem geräumigen Quai an der Elbe, für den Güterverkehr; eine geneigte Ebene führt in einer Steigung von 1:6½ auf den Bahnhof, wohinauf die Güterwagen durch eine stehende Dampfmaschine gezogen werden. Hierauf zieht die Bahn an folgenden Orten vorüber: Hahnenkamp, Langenfelde, Eidelstedt, Halstenbeck, Thesdorf, 'Pinneberg, Priesdorf, Tornesch, Haidemühle, Elmshorn, Horst, Hackelshorn, Heisterende, Westerhorn, Osterhorn, Wrist, Kellinghusen, Quarnstadt, Borstel, Brockstedt, Padenstedt, Wittorf, Neumünster, Einfeld, Teschelsdorf, Groß-Flintbeck, Klein-Flintbeck, Meimersdorf, Poppenbrügge und Dorfgarten, und endet im Bahnhof zu Kiel, welcher dicht am Hafen, ungefähr 18 Fuß über dem gewöhnlichen Wasserstand der Ostsee, liegt, und 1300 Fuß lang und 270 Fuß breit ist. — Zwischen beiden Endpunkten der Bahn befinden sich sieben Nebenbahnhöfe und zehn Anhalt-

stellen. Die Bahn ist 23,134 hamburger Ruthen lang = 106,045 Meter = 23,86 Wegstunden = 14,32 geogr. Meilen; hiervon liegen 18,369 laufende Ruthen oder 11 Meilen 296 Ruthen in gerader Linie, und 4766 Ruthen oder 2 Meilen 1480 Ruthen in Krümmungen. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 3200 hamburger Fuß und kommt nur einmal vor; die meisten Krümmungen haben Radien von 6400 Fuß. — Die Neigungen der Bahn sind sehr günstig; die höchste Neigung ist 1:400; nur einige kleine Strecken wechseln zwischen 1:225 und 1:184, im Gesammtbelauf von nur 719 Ruthen. Dagegen steigen 16,845 Ruthen von 1:3200 bis 1:400, und 5568 Ruthen liegen horizontal. Die Höhenlage der Bahn ist mehr auf Dämme als in Einschnitte gelegt. Die Breite des Bahndammes für zwei Geleise ist 28 Fuß, und es sind die Schienen so gelegt, daß, bevor das äußere Rad, im Falle des Ausspringens, die Böschung erreicht, auch das innere Rad die äußere Schiene überstiegen haben muß. — Die Brücken und Durchläffe, 333 an der Zahl, sind fast sämmtlich von Granit, mit Ziegelgewölben ausgeführt; einige aus Pfeilern von demselben Mauerwerk, mit hölzernem Belag, und einige ganz von Ziegeln. — Die Bahn wird von 162 Wegen gekreuzt; von diesen gehen 139 im Niveau über dieselbe, 21 sind durch Brücken unter der Bahn hindurch, und zwei durch Brücken über die Bahn hinweg geführt. — Der Oberbau besteht aus eichenen Querschwellen, auf welchen Vignolschienen von 56 — 58 ℔ pro Yard, durch Platten und Hakennägel befestigt sind. Die Spurweite mißt 5 Fuß hamburger oder 4 Fuß 8½ Zoll engl. Maß.

Von Elmshorn wird eine Zweigbahn nach Glückstadt durch eine besondere Actien-Gesellschaft erbaut; den Betrieb auf derselben will jedoch die altona-kieler Gesellschaft übernehmen. Diese Seitenbahn wird 3600 Ruthen oder 2,23 geogr. Meilen lang, und soll ungefähr 160,000 Speciesthaler (à 1½ Thaler preuß. Crt.) kosten, und nur eine Geleise auf 16 Fuß breitem Planum erhalten. Das Steigungs-Maximum ist 1:800 und die Krümmungshalbmesser sind zu 4000 Fuß angenommen. — Der Oberbau wird ganz so, wie bei der altona-kieler Bahn ausgeführt, nämlich mit Vignolschienen von 56 — 58 ℔ Gewicht pro Yard, auf 3⅓ Fuß von einander entfernt liegenden Querschwellen. — Die Ausführung dieser Zweigbahn ist dem Ingenieur der altona-kieler Bahn, Herrn Dietz, übertragen, welcher auch die Vorarbeiten und speciellen Kostenanschläge gefertigt hat. — Die Eröffnung dieser Zweigbahn ist auf den Monat Juni 1845 in Aussicht gestellt.

Zum Bau einer weiteren Bahn von Glückstadt nach Heide ist einer Gesellschaft eine Concession ertheilt worden. Diese Bahn hat den Zweck, die nördlich von Glückstadt und Itzehoe bis zur Eider gelegenen fruchtbaren Districte, die darin gelegenen Städte Glückstadt, Crempe, Itzehoe und Wilster, und die Flecken Heide und Meldorf mit Altona und Hamburg in Verbindung zu bringen. Sie wird eine Länge von 9½ Meilen erhalten und ihre Anlagekosten sind auf 3¾ Millionen Mrk. Crt. und der etwaige Gewinn auf 5⅓ % berechnet.

Der Rechnungsabschluß vom 30. April 1844 weist folgende Summen nach:

Einnahmen.

1) Actieneinzahlung auf	75 Actien	à 5 %	1,406	mℬ Crt.	
" "	2 "	" 60 "	450	"	
" "	13,747 "	" 80 "	4,124,100	"	
" "	2,250 "	" 100 "	843,750	"	
		= 4,969,706 mℬ			
2) Zinsen von ausgeliehenen Capitalien . .			3,836	"	
3) Commüne Kiel			146,250	"	
4) Unterstützungscasse			210	"	
5) 10 % Actien-Aufschlag			1,119	"	
6) Verschiedene Creditoren			1,226	"	
7) Assecuranz-Conto			1,162	"	
Summe der Einnahmen			5,123,509	mℬ Crt.	

Ausgaben.

1) Expropriationen.	231,888	mℬ Crt.
2) Bahnbau: Erdarbeiten, Brücken, Uebergänge ꝛc.	1,658,427	"
3) Oberbau: Schwellen, Schienen, Platten, Nägel	1,334,813	"
4) Bahnhöfe.	75,875	"
5) Transportmittel: Locomotiven, Personen- und Güterwagen	278,640	"
6) Quai in Altona	30,548	"
7) Uebernommene Holzbestände	9,484	"
8) Agio-Conto	4,448	"
9) Unkosten der altonaer und kieler Comité .	19,390	"
10) Vorarbeiten	24,452	"
11) Inventarium des Bureau's	6,956	"
12) Druckkosten	1,995	"
13) Wasserkrähne, Drehscheiben und Ausweichungen.	4,668	"
14) Reisekosten	21,398	"
15) Remunerationen und Gehalte	84,358	"
16) Actien-Zins-Conto	104,607	"
17) Allgemeine Unkosten	20,929	"
18) Arbeiter-Kranken-Casse	58	"
19) Cassenbestand, baar und in Effecten . . .	1,210,575	"
Summe der Ausgaben	5,123,509	mℬ Crt.

Nach dem Directionsbericht vom 29. Mai 1845 stellen sich die Einnahmen und Ausgaben für die Bahnanlage wie folgt:

18,500 Actien à 100 Speciesthlr.	6,937,500	mℬ Crt.
Avanz auf verkaufte Actien	165,000	"
Summe der Einnahmen	7,102,500	mℬ Crt.

Verwendung einschließlich der noch zu verausgabenden Kosten:

Expropriationskosten für die Bahn und Stationen	1,010,232 mℋ Crt.
Kosten des Bahndammes mit dem Geleise . .	3,427,179 „
Bahnhöfe und Zollbauten	1,618,521 „
Transportmittel	1,043,113 „
Insgemein und Interimseinrichtungen . . .	643,588 „
Coaks=Oefen und Schuppen	21,482 „
Wärterhäuser und Signalwesen	70,100 „
Summe	7,834,215 mℋ Crt.
Hiervon obiges Capital abgerechnet	7,102,500 „
Also sind noch erforderlich	731,715 mℋ Crt.

Vergrößerung der Anlagekosten, veranlaßt durch unvermeidliche und unvorhergesehene, nicht von der Verwaltung abhängige Umstände:

Expropriation, ungefähr	370,293 mℋ Crt.
Quai, geneigte Ebene und Weg in Altona . .	50,000 „
Zolleinrichtungen auf den Bahnhöfen (welche jedoch schon in vorstehender Uebersicht enthalten sind)	95,000 „
Interimseinrichtungen	60,000 „
Zinsenverluste, Gehalte und Nebenkosten (für ½ Jahr)	80,000 „
Summe	655,293 mℋ Crt.

Vermehrung der Ausgaben, veranlaßt im eigenen Interesse der Gesellschaft wegen Vergrößerung des Verkehrs:

8 Locomotiven, 6 Tender, 8 Personenwagen, 8 große achträderige Packwagen und 20 vierräderige Wagen	360,000 mℋ Crt.
Wärterwohnungen	55,000 „
Mehrkosten der Betriebseinrichtungen der geneigten Ebene	54,000 „
Summe	469,000 mℋ Crt.
Summe der Mehrkosten	1,124,293 mℋ Crt.

Finanzverhältnisse.

Der Actienfonds beträgt 1,850,000 Speciesthaler, die während des Baues und bis Ende des Jahres 1844 mit 4 % verzinst wurden; wornach aber eine Dividende eintritt, die im Juni gegen Dividendenschein (mit Talon) in Kiel und Altona ausbezahlt werden soll. Es existiren 18,500 Actien à 100 Species (à 1½ Thlr. pr. Ct.) oder 200 Reichsbancothaler Nennwerth.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 10 Locomotiven nebst Tender, 1 Personenwagen I. Classe, 9 I. und II. Classe combinirt, 4 II. Classe, 24 III. Classe, 12 achträderige Güterwagen, 4 Post= und Gepäckwagen und 70 sechsräderige Güter= und Viehtransportwagen. — Ferner sind in Bestellung gegeben: 4 Locomotiven, 6 Personenwagen, 8 achträderige und 20 vierräderige Güterwagen.

Die Bahn ist seit dem 9. September 1844 in Betrieb. — Täglich werden zwei Personenzüge in jeder Richtung befördert; außerdem gehen Abends 6½ und 7 Uhr Güterzüge, mit denen auch Personen befördert werden, von Altona und Kiel ab, welche beide in Neumünster übernachten und den nächsten Morgen um 4 und 5 Uhr ihre Fahrt fortsetzen.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Von Altona nach	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	mk ß	mk ß	mk ß
Pinneberg	2,25	— 23	1. 2	— 12	— 6
Tornesch (Uetersen) . .	3	— 37	1. 11	1. 2	— 9
Elmshorn	4	— 50	2. 4	1. 8	— 12
Horst	5	1. 11	2. 13	1. 14	— 15
Wrist (Kellinghusen). .	7	1. 35	3. 15	2. 10	1. 5
Neumünster	10	2. 10	5. 10	3. 12	1. 14
Bordesholm	11,50	2. 31	6. 6	4. 4	2. 2
Kiel	14	3 —	7. 8	5 —	2. 8
Von **Kiel** nach:					
Bordesholm	2,50	— 27	1. 8	1 —	— 8
Neumünster	4	— 46	2. 4	1. 8	— 12
Wrist (Kellinghusen). .	7	1. 21	3. 15	2. 10	1. 5
Horst	9	1. 47	5. 1	3. 6	1. 11
Elmshorn	10	2 —	5. 10	3. 12	1. 14
Tornesch (Uetersen) . .	11	2. 21	6. 3	4. 2	2. 1
Pinneberg	11,75	2. 33	6. 12	4. 8	2. 4
Altona	14	3 —	7. 8	5 —	2. 8

Die Güterzüge halten außerdem noch an den Anhaltpunkten: Stelling, Eidelstedt, Halstenbeck, Priesdorf, Siebenecksnöll, Padenstedt, Voorde, und Meimersdorf, mit welchen auch Personen befördert werden. Von Stationen zu den nächsten Anhaltpuncten, und umgekehrt, oder von Anhaltpuncten zu Anhaltpuncten, werden Billets zur III. Classe zu 2, beziehungsweise 4 ß ausgegeben. Zur II. und III. Wagenclasse müssen für jede Person 2 solcher Billets gelöst werden. — Kinder unter 2 Jahren sind frei, Kinder bis zu zwölf Jahren zahlen in I. und II. Classe den

Tarif um eine Classe niedriger, und in der III. Classe können 2 Kinder auf 1 Billet mitgenommen werden. — Familien über 3 Personen können auf die Fahrpreise einen Rabatt von 25 % in Anspruch nehmen, wenn das Familienhaupt sich wenigstens ½ Stunde vor der Abfahrt beim Bahnhof-Vorstand meldet. — Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; Ueberfracht wird von 10 zu 10 ℔ wie folgt bezahlt: Von Altona bis Elmshorst 1 ß, bis Wrist 2 ß, bis Neumünster 3 ß und bis Kiel 4 ß. Ebenso in der andern Richtung 1 — 4 ß.

Den Betrag der Zwischenstationen erhält man, wenn die Zahlen vom Orte des Zugangs von denen des Abgangortes subtrahirt werden.

Tarif für die Beförderung von Equipagen, Pferden und Hunden.

Von **Altona** nach	Wagen I. Classe.	Wagen II. Classe.	Wagen III. Classe.	Pferde.	Hunde.
	mk ß	mk ß	mk ß	mk ß	mk ß
Pinneberg	4 —	3 —	2 —	1. 11	— 4
Tornesch (Uetersen) . .	6 —	4. 8	3 —	2. 4	— 4
Elmshorn	8 —	6 —	4 —	3 —	— 8
Horst	10 —	7. 8	5 —	3. 12	— 8
Wrist (Kellinghusen) . .	14 —	10. 8	7 —	5. 4	— 8
Neumünster	20 —	15 —	10 —	7. 8	1 —
Bordesholm.	24 —	18 —	12 —	8. 10	1 —
Kiel	28 —	21 —	14 —	10. 8	1 —
Von **Kiel** nach					
Bordesholm	6 —	4. 8	3 —	1. 14	— 4
Neumünster.	8 —	6 —	4 —	3 —	— 8
Wrist (Kellinghusen) . .	14 —	10. 8	7 —	5. 4	— 8
Horst	18 —	13. 8	9 —	7 —	1 —
Elmshorn	20 —	15 —	10 —	7. 8	1 —
Tornesch (Uetersen) . .	22 —	16. 8	11 —	8. 4	1 —
Pinneberg	24 —	18 —	12 —	9 —	1 —
Altona	28 —	21 —	14 —	10. 8	1 —

Die Classification der Fuhrwerke ist folgende: I. Classe Reise-Equipagen, II. Classe leichtes vierräderiges Fuhrwerk, III. Classe zweiräderiges Fuhrwerk und Schlitten. Reisende im eigenen Wagen zahlen II. Classe, und die auf dem Bock III. Classe. — Den Pferden ist ein Führer beizugeben, welcher III. Classe zahlt. Hunde werden ohne Führer nicht mitgenommen.

Tarif für den Transport von Gütern und Schlachtvieh.

Von **Altona** nach	Eilgut. 100 ℔	Fracht-gut. 100 ℔	Pro-ducte. 100 ℔	Mast-vieh.	Mage-res Vieh.	Kälber, Schweine, Schafe.
	ß	ß	ß	mℋ ß	mℋ ß	mℋ ß
Pinneberg . . .	3	2	1½	1. 4	— 14	— 8
Tornesch	4	2½	2	1. 12	1. 2	— 10
Elmshorn . . .	5	3	2½	2. 4	1. 8	— 12
Horst	6	3½	3	2. 14	1. 14	1 —
Wrist	8	4½	3½	4 —	2. 10	1. 6
Neumünster . . .	11	6	4½	5. 12	3. 12	1. 14
Bordesholm . .	13	7	5½	6. 8	4. 6	2. 4
Kiel	15	8	6	8 —	5. 4	2. 10
Von **Kiel** nach						
Bordesholm . .	3	2½	2	1. 8	1 —	— 8
Neumünster . . .	5	3	2½	2. 4	1. 8	— 12
Wrist	8	4½	3½	4 —	2. 10	1. 6
Horst	10	5½	4	5. 4	3. 8	1. 12
Elmshorn . . .	11	6	4½	5. 10	3. 12	1. 14
Tornesch	12	6½	5	6. 4	4. 2	2. 2
Pinneberg	13	7	5½	6. 12	4. 8	2. 4
Altona	15	8	6	8 —	5. 4	2. 10

Die Güterzüge übernachten in Neumünster; es können auch Personen in **II.** und **III.** Classe mitreisen; die Taxe ist per Meile **II.** Classe 6 ß, und **III.** Classe 3 ß. — Wenn die Fracht auch weniger als 2 ß beträgt, so werden doch 2 ß dafür erhoben. — Die Taxe für Vieh beträgt per Meile: Mastvieh 9 ß, mageres Vieh 6 ß, Kälber, Schweine und Schafe 3 ß. — Viehtreiber haben Billete **III.** Classe zu lösen; ohne Führer wird kein Vieh angenommen.

Die Frequenz seit der Eröffnung der Bahn vom 9. September bis 31. December 1844 bestand in: 97,430 Personen, zu 114,356 mℋ Crt.; ferner wurden eingenommen für Frachtgüter und Passagiergepäck 50,326 mℋ Crt. und für Postfracht 1766 mℋ Crt., zusammen 166,448 mℋ Crt. 14½ ß, oder 66,579 ℛ 19 Sg preuß. Cour.

20. Berlin=Anhaltische Eisenbahn.

(Berlin=Wittenberg=Cöthen.)

Mit Zugskarte.

Der erste Plan dieses Unternehmens war auf eine Fortführung der Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam, zum Anschluß an die Leipzig=Dresdener Bahn bei der Station Riesa gerichtet. Bereits im Mai 1836 trat in Berlin ein Comité zur Bildung einer Actien=Gesellschaft für diesen Zweck zusammen. Schon am 21. Mai 1836 erfolgte die zur Bildung einer solchen Actien=Gesellschaft beantragte Genehmigung der Behörde; bis Ende Juni d. J. war das zu diesem Unternehmen vorläufig veranschlagte Capital von 2,500,000 ₰ gezeichnet. Im September wurde mit der leipzig=dresdener Eisenbahn=Gesellschaft ein Anschluß=Vertrag gemacht und im December die erste Einzahlung von 10 % ausgeschrieben, welche prompt und vollständig einging. — Jetzt begann für die Gesellschaft eine Reihe beispielloser Fatalitäten. Der Anschluß an die berlin=potsdamer Bahn ließ sich nicht ausführen, ohne die größten Nachtheile für beide Gesellschaften; laut Gutachtens des damaligen technischen Directors der potsdamer Bahn, Herrn geh. Ober=Baurath Crelle. — Die Gesellschaft suchte daher die Umwandlung der allerhöchsten Genehmigung in eine zum directen Bau von Berlin nach Riesa nach, und erhielt dieselbe (nach amtlicher Mittheilung vom 6. März 1837). — Von diesem Tage ab, wo die Bahn ihren Weg nicht über Potsdam nimmt, begannen die unablässigsten und feindseligsten Verfolgungen gegen dieses Unternehmen. — Dadurch wurden, wie erlaubtermaßen wohl anzunehmen ist, bei der damaligen Unreife der Ansichten über Eisenbahnverhältnisse, die Beschlüsse der Staatsbehörden wankend, indem dieser Bau fortwährend, und vielfach auch öffentlich, als ein die Staats=Interessen verletzendes Unternehmen dargestellt wurde. — Alle Kämpfe gegen diese Ansichten waren vergeblich, und bei Berufung auf die bereits ertheilte allerhöchste Genehmigung erhielt die Gesellschaft den Vorwurf, (in Betreff der Mittheilung vom 6. März 1837) „übereilt gehandelt zu haben!“ Um nun die Linie nach Risa zu bewahren, stellte die Gesellschaft unterm 11. November 1837 das Erbieten: „Eine Gesellschaft zum Bau einer directen Bahn nach Magdeburg zu bilden.“ — Vergeblich! Die Gesellschaft erhielt hierauf unterm 1. März 1838 den Bescheid: 1) daß dieselbe auf Ertheilung einer definitiven Concession zum Bau einer Bahn nach Riesa keine Rechnung zu machen hätte; und 2) daß der Bau einer Bahn zur Verbindung mit der magdeburg=leipziger Eisenbahn vorgezogen werde, und zwar in der Richtung gegen Cöthen. — So mußte denn endlich auf das sichere, vor der Existenz einer Bahn von Jüterbogk nach Cöthen durch keine Concurrenz gefährdete, dauernde Vortheile versprechende Unternehmen (den Bau auf Riesa) verzichtet werden, und es blieb der Gesellschaft, da dieselbe im vollen Vertrauen auf die Zusicherung vom 6. März 1837 in tiefe Verpflichtungen, große Ausgaben und Verbindlichkeiten zur Vorbereitung des Baues sich eingelassen hatte, kein anderer Ausweg, als

Berlin-Anhalt Cöthen.

BERLIN
Lichtenrade
Brusendorf
Zossen
Zülzen
Alt Golssen
Baruth
Steglitz
Zehlendorf
Teltow
Gr. Beeren
Vunsdorf
Mertzdorf
Ludwigfelde
Gütsdorf
Trebin
Dahme
Saarmund
Jänickendorf
POTSDAM
Luckenwalde
Nied. Seefeld
Hennigkendorf
Bornim
Werbig
Werder
Michendorf
Zinna
Welsigkendorf
Belitz
Jüterbogk
Hartmannsdorf
Mehlsdorf
Eliesendorf
Buchholz
Oehna
Gr. Kreuz
Kanin
Schweinitz
Neuendorf
Treuenbrietzen
Jessen
Schönefeld
Seyda
Lehnin
Brück
Marzahne
Zahna
Golzow
Niemeck
Kropstädt
Elster
Kranz
Lütte
Lobbesee
Grabo
Belzig
Raben
Wittenberg
Wollin
Kemberg
Glienecke
Wahlsdorf
Wiesenburg
Göritz
Görzke
Coswig
Ziesar
Hohenlobbese
Buko
Wörlitz
Gräfenhaynichen
Paplitz
Nedlitz
Oranienbaum
Grimme
Ragösen
Gr. Lubuss
Schweinitz
Deez
Roslau
Mulde
Theesen
DESSAU
Lohburg
Jütrichau
Grabow
Mosigkau
Zerbst
Möckern
Wiesdorf
Steckby
Leitkau
Libbesdorf
Pitzpuhl
Zörbig
Aken
Breitenhagen
Elbe
n. Leipzig
Cörbelitz
COTHEN
Gommern
Barby
Geogr. Meilen
1 2 3 4 5 6



eine neue Linie unfreiwillig zu übernehmen. — Jedoch damit waren die Kämpfe noch nicht zu Ende; da die Bahnlinie von Berlin aus geführt werden sollte, so wurden der Gesellschaft von derselben Seite, wie früher, neue Kämpfe mit Behörden und Publicum erregt, um das Unternehmen durch den Bau von Potsdam nach Roßlau zu einer Fortsetzung der potsdamer Eisenbahn umzugestalten. Mit größter Mühe nur gelang es der Gesellschaft, eine nochmalige Umstoßung des Bauplans abzuwenden. — Noch bevor das Unternehmen vollendet ist, regt sich dieselbe feindliche Opposition schon wieder, um unter vorgewandten andern Richtungen eine directe Bahn nach Magdeburg zu Stande zu bringen, und setzt dadurch die Gesellschaft in große Besorgnisse. — Unter'm 8. September 1841 wurde hierauf Seitens des hohen Finanzministeriums der Gesellschaft eröffnet, daß der Ertheilung einer Concession zum Baue von Jüterbogk nach Riesa nunmehr nichts entgegenstehe, falls dieselbe im Interesse zweier Privatpersonen über den Bau einer directen Bahn nach Magdeburg sich gütlich einigen würde. — Unter'm 28. Januar 1841 erhielt die Gesellschaft auf mehrfach geäußerte Besorgnisse die Zusicherung, daß für jetzt eine directe Bahn nach Magdeburg nicht angelegt werden soll. — Im Juli 1843, nachdem das Unternehmen noch nicht bis zur zweiten Jahresdividende gelangt war, ergab sich durch Gerüchte, daß die Frist „für jetzt“ schon als abgelaufen zu betrachten war, was sich leider in der Folge bestätigte. — Durch eine Conferenz vom 27. November 1843 vermehrten sich die Besorgnisse der Gesellschaft, daß die directe Bahn nach Magdeburg eine so gut als beschlossene Sache sey. — Das ist der Hergang der Dinge, das sind die vielfach wechselnden Schicksale, die das Unternehmen von Anfang bis hier stets bedrohlich begleitet haben.

Wir konnten nicht umhin, diesen Auszug aus einer kleinen Denkschrift, welche durch die Direction an die Actionäre am 15. Januar 1844 vertheilt wurde, hier als ein belehrendes und warnendes Beispiel getreulich einzuschalten.

Im Mai 1844 fanden zwischen den Staatsbehörden und der Direction der Gesellschaft Unterhandlungen hinsichtlich des etwaigen künftigen Baues einer Eisenbahn von Jüterbogk nach Riesa, im Anschluß an die leipzig-dresdener Eisenbahn, Statt. Unter'm 23. November desselben Jahres erfolgte hierauf die allerhöchste Genehmigung zur Ausführung dieser Zweigbahn für den Fall, daß dieselbe binnen einer angemessenen Frist definitiv beschlossen wird, und eine Verständigung mit der königl. sächsischen Regierung über den Anschluß keinen Anstand findet. Gleichzeitig wurde die Gesellschaft ermächtigt, das Grundcapital zu diesem Zweck um 3,000,000 ℛ︁ zu erhöhen. Diese allerhöchsten Zusicherungen sind in der Voraussetzung ertheilt, daß Seitens der berlin-anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft alle Widersprüche und Ansprüche in Beziehung auf die Anlage einer Eisenbahn zwischen Potsdam und Magdeburg aufgegeben werden. (Siehe den Artikel Berlin-Potsdam.) Hiernach sollen nun 15,000 Stück neue berlin-anhaltische Eisenbahn-Actien unter Litt. **B** à 200 ℛ︁, mithin über 3,000,000 ℛ︁ aufgenommen werden. Das gesammte Stammcapital der berlin-anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft

wird sonach auf die Summe von 6,000,000 Thlr. erhöht und durch 30,000 Actien à 200 Thlr. repräsentirt. Den Besitzern der ursprünglichen Actien steht es frei, auf Höhe ihres Actiencapitals auf die Actien Litt. **B** zu zeichnen und dieselben zum Pari-Course zu übernehmen. — Die technischen Vorarbeiten für die anhaltische Eisenbahn wurden im Jahre 1838 durch die beiden Ingenieure Petersen und Rosenbaum vorgenommen, und die Kosten auf 3,500,000 Thlr. veranschlagt. Die Bahn beginnt auf der westlichen Seite Berlins, in der Nähe des hallischen Thors; der Bahnhof liegt außerhalb der Stadtmauer. Zur näheren Verbindung mit dem Bahnhofe sind von der Wilhelmstraße Nr. 108 bis 113 eine neue Straße, und am Durchbruch der Stadtmauer zwei neue Thorgebäude auf Kosten der Gesellschaft erbaut worden. Die Zugsrichtung der Bahn geht von Berlin nach Luckenwalde, Jüterbogk, Wittenberg, Coswig und Roßlau. Hier wendet sich die Bahn zur Elbebrücke, deren Benutzung gegen Brückenzoll auch dem Publikum freisteht, durchschneidet dann das vereinigte Elbe- und Muldethal und läuft an Dessau hin nach Cöthen, wo sie in die magdeburg-leipziger Eisenbahn mündet.

Neigungsverhältnisse der berlin-anhaltischen Eisenbahn.

Ruthen.	Neigung.	Ruthen.	Neigung.
9391 „	1 : 300 „	1234 „	1 : 1000 „
1120 „	1 : 320 „	100 „	1 : 1200 „
1554 „	1 : 360 „	838 „	1 : 1440 „
4630 „	1 : 400 „	1060 „	1 : 2000 „
830 „	1 : 450 „	492 „	1 : 3000 „
1421 „	1 : 500 „	904 „	1 : 4000 „
2040 „	1 : 600 „	730 „	1 : 5000 „
2292 „	1 : 700 „	136 „	1 : 6000 „
2213 „	1 : 800 „	32,125	Ruthen Steigen und Fallen.
540 „	1 : 860 „	8289 „	Horizontale Strecken.
600 „	1 : 900 „	40,414	Ruthen Hauptbahn =

152,199 Meter = 34,25 Wegstunden = 20,55 geogr. Meilen.

Die Curven der Bahn sind sehr günstig für den Betrieb; es sind 36 vorhanden. Davon haben 3 Halbmesser von 300 Ruthen, 4 à 500 Ruthen, 3 à 600 Ruthen, 4 à 800 Ruthen und 22 à 1000 und mehr Ruthen. Die geraden Linien messen 29,473 Ruthen, und die Krümmungen 10941 Ruthen.

Das Bausystem der Bahn besteht in Folgendem: Der Bahndamm ist 27 Fuß breit, für zwei Geleise ausgeführt. An Schienengeleisen sind gelegt worden: eine Hauptbahn von 40,414 laufenden Ruthen; Doppelbahn zwischen Großbeeren und Ludwigsfelde (1637 Ruthen) und zwischen Wittenberg und Coswig (3098 Ruthen), zusammen 4736 lauf. Ruthen; ferner Nebenbahn 3090 lauf. Ruthen, mithin im Ganzen 48,240 lauf. Ruthen Schienengeleise. Davon sind 34,391 lauf. Ruthen Geleise in Stühlen auf Querschwellen befestigt, welche 3 Fuß im Mittel von einander entfernt liegen, und durch Kies und Steine fundamentirt sind.

Sodann bestehen 13281 lauf. Ruthen Geleise aus Vignolschienen, welche durch Querschwellen alle 2½ Fuß unterstützt und am Stoß durch Unterlagsplatten gesichert sind. Das Gewicht der Schienen beträgt pro lauf. Fuß ungefähr 18 ℔ oder 50 — 52 ℔ pro Yard. Ferner 567 Ruthen Holzbahn in den Remisen ꝛc. Die Spurweite mißt 4 Fuß 6⅞ Zoll preuß. Maß.

Da die Bahn im Allgemeinen kein ungünstiges Terrain durchzieht, so sind die Erdarbeiten auch nicht sehr bedeutend; die Gesammtlänge der Einschnitte beträgt 9178 Ruthen, welche 470,591 Schachtruthen (à 144 Cubikfuß) Erde lieferten, wogegen die Dämme 618,678 Schachtruthen Erde erforderten. Die Bahn enthält 185 Brücken und Durchläße von 3092 Fuß Durchflußöffnung. Davon sind bemerkenswerth: 2 eiserne Drehbrücken, im berliner Bahnhof, zum Durchlassen von Schiffen eingerichtet, welche 18,640 ℛ︀ gekostet haben; 2 andere Brücken über den Landwehrgraben, außerhalb des Bahnhofes, mit massiven Mittelpfeilern, hölzernem Oberbau und Pfahljochen zu ungefähr 11,000 ℛ︀; die Brücken über das Hammerfließ von 60′ Oeffnung; die Brücken über die Nuthe von 85′ Oeffnung; die ungefähr 900 Fuß lange Fluthbrücke über das Elbe = und Muldethal; und die ungefähr 400 Fuß lange Brücke über die Mulde bei Dessau; die Elbebrücke bei Roßlau von 720 Fuß Länge, welche von Holz auf massiven Pfeilern construirt ist.

Der berliner Bahnhof ist sehr geräumig und umfaßt ungefähr 28 Morgen Geländ; die Empfangsgebäude sind besonders sehenswürdig. Man hat bei seiner Anlage zugleich eine Speculation mit Baustellen verknüpft, welche gut gelungen ist. Auch der Bahnhof von Cöthen empfiehlt sich durch sehr geschmackvolle und zweckmäßige Einrichtungen.

Am 1. September 1840 wurde die Bahnstrecke zwischen Cöthen und Dessau, am 1. Juli 1841 die zwischen Berlin und Jüterbogk, am 18. August zwischen Dessau und Koßwig, am 28. August zwischen Koßwig und Wittenberg, und am 10. September 1841 die ganze Bahn dem Verkehr eröffnet.

Anlage- und Einrichtungskosten bis Ende 1843.

1)	Technische Vorarbeiten	27,138 ℛ︀
2)	Grunderwerb auf der Bahnlinie	289,456 „
3)	Geräthschaften	52,489 „
4)	Erdarbeiten (712,892 Schachtruthen)	701,660 „
5)	Wegeübergänge (258 Stück)	72,367 „
6)	Brücken und Durchläße (185 zu 3092′ Oeffnung)	354,549 „
7)	Gebäude auf der Bahn	173,043 „
8)	Berliner Bahnhof, einschließlich dem Bau eines Stadtthores	499,260 „
9)	Oberbau (43055 lauf. Ruthen Geleise)	1,477,879 „
10)	Fahrzeuge (16 Locomotiven)	247,098 „
11)	Wagen (208 Stück verschiedener Art)	219,579 „
12)	Insgemein (diverse Baukosten ꝛc.)	83,601 „
13)	Rendanturgebühren	6,213 „
	Transport	4,204,323 ℛ︀

Transport		4,204,323 Thlr.
14) Directionskosten und Aufsichtspersonal		100,822 „
15) Zinsenzahlungen für Actien		310,584 „
16) Kosten des ersten Betriebes, 1840		7,345 „
Summe der Ausgaben		4,623,074 Thlr.
Hievon kommen nachstehende Einnahmen in Abzug:		
a) Für verkaufte Grundstücke	136,095 Thlr.	
b) Von zeitweise belegten Geldern . .	21,280 „	
c) Für Extraordinaria, Materialien &c.	20,050 „	
d) Reinerträgniß des Betriebes von 1841	2,707 „	
		180,132 „
Kosten des Baues bis März 1842		4,442,942 Thlr.
Seitdem wurden ferner ausgegeben 1842:		
17) Diverse Baukosten und Remunerationen . . .		45,752 „
18) Neubauten an der Bahn		103,037 „
19) Wagen=Neubau (51 Stück)		81,960 „
20) Maschinen (2 Locomotiven nebst Tender) . . .		35,800 „
21) Vervollständigung der Bahnanlagen		65,385 „
Kosten der Anlage bis Ende 1842		4,774,876 Thlr.

Fernere Ausgaben 1843.

22) Neubauten in den Bahnhöfen		35,604 „
23) Für Maschinen (4 Locomotiven nebst Tender) .		48,343 „
24) Wagen (17 Stück)		19,473 „
25) Beträge von früherer Rechnung (1842) . . .		13,360 „
Summe der Ausgaben		4,891,656 Thlr.
Hiervon kommen folgende Einnahmen in Abzug:		
e) Für verkaufte Grundstücke	8,500 Thlr.	
f) Abgelöste Capitalien	36,700 „	
g) Außerhalb verkaufte Grundstücke .	635 „	
		45,835 „
Kosten der Anlage bis Ende 1843		4,845,821 Thlr.
In dieser Summe sind aber Kosten enthalten, welche der Anlage nicht zugerechnet werden können:		
I. Vergeblich aufgewendete Kosten auf das Bahnproject nach Riesa	101,131 Thlr.	
II. Verlust bei'm ersten Betrieb (O. Z. 16)	7345 „	
		108,476 „
Wirkliche Anlagekosten		4,737,345 Thlr.
Die Gesellschaft besitzt noch verkäufliche Grundstücke im Werthe von		40,000 „
Diese abgerechnet, bleiben		4,697,345 Thlr.

Finanzverhältnisse.

Bis Ende 1843 sind auf die Anlage verwendet . .		4,845,821 ℛ︁
Hiervon sind gedeckt: durch		
15,000 Stammactien à 200 ℛ︁ à 4 %	3,000,000 ℛ︁	
1300 Prioritätsactien, à 500 ℛ︁ zu 4 % Zinsen	650,000 „	
8500 Prioritätsactien, à 100 ℛ︁ zu 4 % Zinsen	850,000 „	
		4,500,000 „
	Mehrkosten	345,821 ℛ︁
Hiervon ab den Werth sämmtlicher disponibler Grundstücke längs der Bahn		197,183 „
	Bleiben noch zu decken	148,638 ℛ︁

Die Gesellschaft hat das Recht, jährlich wenigstens 10,000 ℛ︁, vom 1. Juli 1843 an, durch's Loos zu amortisiren, oder diese Prioritäts-Actien zu jeder Zeit zu kündigen.

Die Stammactien erhielten 1842 $4^1/_2$ %, 1843 6 % und 1844 $6^1/_2$ % Dividende.

Die Betriebsmittel bestanden Ende 1844 in Folgendem: 25 Locomotiven und 24 Tender, 1 Königswagen, 7 Personenwagen I. Classe, 2 I. und II. Classe combinirt, 30 II. Classe, 35 III. Classe mit Verdeck, 28 III. Classe ohne Verdeck, also 102 Personenwagen für 2852 Personen; 15 Viehwagen, 14 Bagagewagen, 1 achträderiger Güterwagen, 9 Equipagewagen, 91 Lastwagen, 18 Rollwagen, 5 Kohlenwagen, 6 Schneepflüge und 4 Bahndräsinen. Ausserdem gemeinschaftlich mit der magdeburger Gesellschaft: 28 Equipagewagen und 87 Bagage- und Lastwagen. Im Ganzen 380 Stück verschiedene Wagen.

Die Locomotiven verbrauchten 1844 per Nutzmeile 3,8 Scheffel Coaks; der Scheffel Coaks kostete 9 Sgr. Die Kosten des Maschinenwesens betrugen für jede durchlaufende Meile 1 ℛ︁ 29 Sgr 5 ₰

Es werden täglich 4 Fahrten von jedem Endpunkt aus gemacht, davon gehen 2 Personenzüge in 4 Stunden 45 Minuten, 1 Güterzug ohne Personen in 8 Stunden 30 Minuten, und 1 Zwischenzug mit Personen und Gütern (welcher Nachts in Wittenberg bleibt) in 15 Stunden 15 Minuten.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Stationen. (Nach der Reihenfolge.)	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	Sgr	Sgr	Sgr
Berlin bis Groß-Beeren .	2,50	— 20	—	10	6
„ „ Ludwigsfelde .	3,25	— 30	—	13	8
„ „ Trebbin . . .	4,50	— 45	30	20	12
„ „ Luckenwalde .	6,50	1. 15	40	27	17
„ „ Jüterbogk . .	8,25	1. 45	55	35	22
„ „ Zahna . . .	11	2. 30	70	45	28
„ „ Wittenberg . .	12,75	2. 45	80	52	32
„ „ Koßwig . . .	14,25	3. 15	90	60	36
„ „ Roßlau . . .	16,50	3. 45	100	68	42
„ „ Dessau . . .	17,25	4 —	105	70	44
„ „ Cöthen . . .	20	4. 45	120	80	50
Berlin „ Halle	25	5. 30	149	99	61½
„ „ Magdeburg . .	27	5. 45	140	95	60
„ „ Leipzig . . .	29	6. 15	165	110	70
Stationen. (Nach dem Alphabet.)					
Cöthen bis Dessau . . .	2,75	— 45	18	12	7½
„ „ Jüterbogk . .	11,75	3 —	72	48	30
„ „ Luckenwalde .	13,50	3. 30	82	55	34
„ „ Roßlau . . .	3,50	1 —	21½	15½	10½
„ „ Wittenberg . .	7,25	2 —	45	30	19
Dessau bis Jüterbogk . .	9	2. 15	55	37	23
„ „ Luckenwalde .	10,75	2. 45	67	45	27
„ „ Roßlau . . .	1	— 15	6½	4½	3
„ „ Wittenberg . .	4,50	1. 15	30	20	12
Jüterbogk bis Luckenwalde	1,75	— 30	12	8	5
„ „ Roßlau . .	8,25	2 —	50	34	21
„ „ Wittenberg .	4,50	1 —	30	20	12
Luckenwalde bis Roßlau .	10	2. 30	63	42	26
„ „ Wittenberg	6,25	1. 30	40	27	16
Roßlau bis Wittenberg .	3,75	1 —	25	16	10

Kleine Kinder, welche im Arm getragen werden, sind frei; Kinder unter 10 Jahren zahlen zwei 1 Billet, und ein Kind unter 10 Jahren kann mit seinem Billet in der zunächst höhern Classe reisen. — Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; Uebergewicht wird von 10 zu 10 ℔, wie folgt, bezahlt. Von Berlin bis Cöthen 3½ Sgr, bis Magdeburg 4½ Sgr, bis Halle 4½ Sgr und von Berlin bis Leipzig 5 Sgr.

Tarif für den Transport von Equipagen und Pferden.

Von **Berlin** nach	Wagen. I. Classe.	Wagen. II. Classe.	Pferde. 1	Pferde. 2	Pferde. 3
	Thlr	Thlr	Thlr	Thlr	Thlr
Jüterbogk	9	7	7	9	11
Wittenberg	12½	9¾	9¾	12½	15¼
Dessau	16¼	13	13	16¼	19½
Cöthen	18	15	15	18	21
Halle	22½	16⅔	16⅔	22½	28⅓
Magdeburg	25	18	18	25	32
Leipzig	27	19	19	27	35
Von **Cöthen** nach					
Dessau	3	2½	2½	3	3½
Wittenberg	7½	5½	5½	7½	9½
Jüterbogk	12	9	9	12	15
Berlin	18	15	15	18	21

Reisende in eigenen Wagen zahlen II. Classe, die Dienerschaft III. Classe.

Tarif für Güterfracht per Centner.

Von **Berlin** nach	Ord.	Eil.	Von **Berlin** nach	Ord.	Eil.
	Sgr	Sgr		Sgr	Sgr
Trebbin	3½	5½	Roßlau	10½	17
Luckenwalde	4¾	7½	Dessau	10¾	18
Jüterbogk	6	9½	Cöthen	12	20
Zahna	7	12	Halle	14	22½
Wittenberg	8	13½	Leipzig	16	26
Koßwig	9	15	Magdeburg	14	22½

Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Postzwang. — Der Transport von Producten geschieht nur in ganzen Wagenladungen zu 72 Ctr für 1 Thlr per Meile und 1½ Thlr für Auf- und Abladen.

Viehtransporte werden befördert zu: eine halbe Wagenladung für 15 Sgr per Meile, und eine ganze Wagenladung für 1 Thlr per Meile. Wenn Raum vorhanden ist auch einzelne Stücke Vieh; in diesem Falle per Meile 1 Ochs 10 Sgr, 1 Kuh 8 Sgr, 1 Kalb 2½ Sgr, 1 Mast-

schwein 3 Sgr, 1 mageres Schwein 2 Sgr, 1 Schaf 2 Sgr. — Bei ganzen Wagenladungen ist der Viehtreiber frei, sonst hat derselbe III. Classe zu bezahlen.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 10. September 1841 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		Thlr	Ctr	Thlr	Thlr
1841	94,213	—	48,637	—	174,613
1842	318,659	378,453	429,009	126,968	505,421
1843	341,974	422,973	892,636	235,907	658,880
1844	361,407	462,249	658,645	187,799	681,632

Die Betriebsausgaben pro 1844 betrugen 419,553 Thlr; hierunter sind jedoch 76,002 Thlr Zinsen für Prioritäts-Actien rc. und 15,000 Thlr zur Amortisation enthalten, wonach die Betriebskosten nur 48,2 % betragen. — Der Netto-Ertrag brachte 262,079 Thlr; hiervon erhielten die Stamm-Actien 6½ % = 195,000 Thlr, und 67,079 Thlr gingen zum Reservefonds, welcher am 1. Januar 1845 154,836 Thlr 16 Sgr betrug.

---

21. Berlin = Potsdam.

(Zugskarte bei O.-Z. 20.)

In Folge des Gesetzes vom 3. November 1835, welches für alle preußischen Eisenbahnen erlassen wurde, bildete sich eine Gesellschaft für den Bau einer Bahn zwischen Berlin und Potsdam, welche das damals für ausreichend gehaltene Capital von 600,000 Thlr zusammenbrachte. Die Sache stieß jedoch gleich anfangs auf so viel Schwierigkeiten, daß die ursprünglichen Gründer des Unternehmens sich zurückzogen, und nachdem dieselben mit 12,000 Thlr in 60 Frei-Actien abgefunden waren, wurde ein neues Directorium gewählt. Das Statut der berlin-potsdamer Eisenbahn ist vom 23. September 1837, zu welchem noch am 25. Juli 1840 und 25. Februar 1842 zwei Nachträge erlassen wurden. — Die berlin-potsdamer Eisenbahn war die erste im preußischen Staate, und auch eine der ersten in Deutschland. Die Bahn beginnt zu Berlin nahe am Potsdamer Thor, passirt den Landwehrgraben, zieht an Schöneberg vorüber nach Steglitz und Zehlendorf, berührt Kohlhasenbrück, zieht sich sodann längs dem linken Havelufer durch Nowaweß und endet bei Potsdam, dem königlichen Schlosse gegenüber, an der langen Brücke. Sie wurde am 30. October 1838 eröffnet.

Nivellement der berlin-potsdamer Eisenbahn.

Ruthen.	Neigung.	Ruthen.	Neigung.
80 „	1 : ∞	60 „	1 : ∞
120 „	1 : 500 St.	320 „	1 : 615 Fl.
200 „	1 : 400 „	80 „	1 : 1152 „
180 „	1 : ∞	540 „	1 : 589 St.
840 „	1 : 403 „	360 „	1 : 576 „
520 „	1 : 1020 Fl.	1040 „	1 : 668 Fl.
80 „	1 : ∞	140 „	1 : ∞
320 „	1 : 768 St.	880 „	1 : 438 „
380 „	1 : 2960 „	440 „	1 : ∞
280 „	1 : 423 Fl.		
140 „	1 : 4440 St.		

7000 Ruthen = 26362 Meter = 5,93 Wegstunden = 3,56 Meilen.

Die Bahn steht gegenwärtig noch mit keiner andern in Verbindung; es ist aber eine Verlängerung nach Magdeburg bereits genehmigt worden *). Diese Bahn soll, vom jetzigen potsdamer Bahnhof ausgehend, über die Havel links von der Brücke nach der Ecke des Lustgartens führen, dann am neuen Palais vorüber nach Werder ziehen, und hier nochmals die Havel überschreiten; von hier soll dieselbe auf groß Kreuz zu und rechts an Brandenburg vorbei über Plauen, Genthin und Burg nach Magdeburg geführt werden. Die Bahn wird 19,3 Meilen lang, also 7,7 Meilen kürzer werden, als die jetzige über Cöthen nach Magdeburg führende Eisenbahnlinie. Das Anlage=Capital ist für die 19,3 M. Eisenbahn auf 4,000,000 Thlr. veranschlagt, es steht aber zu erwarten, daß diese Summe wegen des Baues von 3 sehr bedeutenden Brücken und des häufig niedrigen und sumpfigen Terrains nicht ausreichen wird. Die potsdam=magdeburger Eisenbahngesellschaft hat sich dahin entschieden, die berlin=potsdamer Bahn gegen den doppelten Betrag des Stamm=Actien=Capitals, also mit 2,000,000 Thlr. anzukaufen, und außerdem ein vorhandenes Prioritäts=Actien=Capital von 367,000 Thlr. abzulösen.

Die berlin=potsdamer Bahn hat nur ein Geleise; auf den beiden Endstationen und zu Steglitz und Zehlendorf befinden sich Ausweichungen. Sie ist nach dem System der belgischen Bahnen, mit freitragenden Schienen, erbaut, nur sind zur Befestigung der Stühle Schraubenbolzen mit Muttern angewendet. Die Spurweite beträgt 4' 6 $^{7}/_{8}$", und der Spielraum für die Räder $^{5}/_{8}$ — $^{7}/_{8}$ Zoll. Das Gewicht der Schienen ist für den lauf. Fuß 13 ℔.

Anlage- und Einrichtungskosten bis Ende 1843.

1) Erwerbung der Grundstücke und alten Gebäude .	175,984 Thlr.
2) Erddamm der Eisenbahn	171,780 „
3) Die Eisenbahn (das Schienengeleise)	303,857 „
4) Brücken und Durchlässe.	60,695 „
Transport	712,316 Thlr.

*) Man sehe hierüber den Artikel: „Berlin = Anhalt."

Transport	712,316 Thlr.
5) Gebäude und deren Einrichtungen	240,197 „
6) Kosten des Entwurfs und der Vorarbeiten . .	25,511 „
7) Bau-Betriebskosten	9,387 „
Baukosten der Bahn	987,411 Thlr.
8) Dampfwagen nebst Tender	189,902 „
9) Personenwagen	130,625 „
10) Güterwagen	29,638 „
11) Transportgeräthe und Bekleidung des Wagenpersonals	10,251 „
12) Stadtgüter-Fuhrwerk	1,897 „
Transportmittel	362,313 Thlr.
13) Entschädigung an die ursprünglichen Gründer .	12,000 „
14) Zinsen von Geldern, Agio und Miethen . . .	38,101 „
Summe aller Ausgaben	1,399,885 Thlr.
15) Später werden noch folgende Ausgaben kommen:	
Für noch nicht beendigten Grunderwerb . . .	12,730 „
„ Erbauung von Schoppen und Werkstätten .	4,540 „
Summe	1,417,155 Thlr.

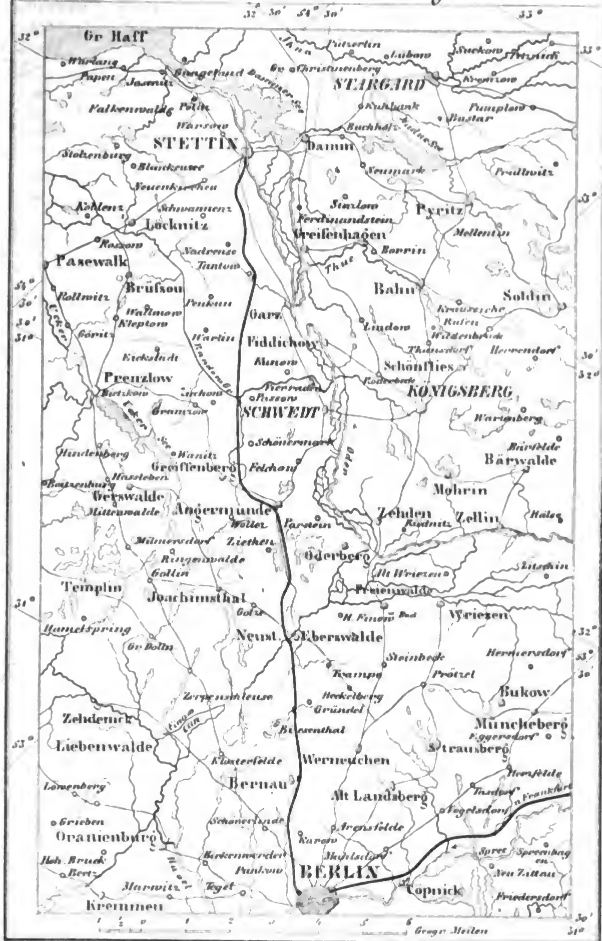
Finanzverhältnisse.

Vorstehende Summen wurden beigebracht durch:	
3500 Actien erster Emittirung à 200 Thlr. (hiebei sind 60 Frei-Actien)	700,000 Thlr.
1500 Actien zweiter Emittirung à 200 Thlr. zu 4 %	300,000 „
2000 Prioritäts-Actien von 1839 à 200 Thlr. zu 4 %	400,000 „
7000 Actien à 200 Thlr. machen in Summa . . .	1,400,000 Thlr.

Die fehlenden 29,155 Thlr. sind oder werden wahrscheinlich aus den Betriebs-Einnahmen gedeckt. Die 60 Frei-Actien sind unter O. Z. 13 schon verrechnet. Die Anleihe von 400,000 Thlr. wird seit 1. Juli 1840 jährlich durch 6000 Thlr. getilgt, mit Vorbehalt größerer oder gänzlicher Amortisation. Dividenden und Zinsen wurden gezahlt 1839: 6½ %, 1840: 7½ %, 1841: 7 %, 1842: 7 %, 1843: 7 %, 1844: 7½ %; außerdem ist jährlich zur Bildung eines Reservefonds zurückgelegt, welcher sich am 1. Januar 1845 schon auf 48,400 Thlr. belief. Hierunter ist jedoch der Werth einer neuen Locomotive von 10,000 Thlr. mit enthalten.

Die Hauptförderung auf der Bahn besteht im Personentransport. Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft; die Feuerung durch Nadelholz. — Es werden täglich, je nach der Jahreszeit, 5—7 Fahrten in jeder Richtung gemacht; die Fahrzeit beträgt durchschnittlich 40 Minuten. Wagenzüge werden nur in Berlin und Potsdam formirt. Die Betriebsmittel bestehen in Folgendem: 13 Locomotiven, 2 Staatswagen, 14 Personenwagen I. Classe, 16 II. Classe, 42 III. Classe, 8 offene, 20 Güterwagen und 2 Gepäckwagen, deren Anschaffungskosten 362,313 Thlr. betrugen.

Die Locomotiven consumirten 1844 per Meile durchschnittlich 17,2 Cubikfuß weiches Holz, im Werth von 1 Thlr. ⅔ Sgr.


Berlin Stettin Stargard.
Gr Haff
STARGARD
STETTIN
Damm
Pyritz
Löcknitz
Greifenhagen
Pasewalk
Brüssow
Bahn
Soldin
Garz
Fiddichow
Schönflies
Prenzlow
KÖNIGSBERG
SCHWEDT
Bärwalde
Greiffenberg
Mohrin
Gerswalde
Angermünde
Zehden
Zellin
Oderberg
Templin
Joachimsthal
Wriezen
Neust.
Eberswalde
Bukow
Zehdenick
Müncheberg
Liebenwalde
Strausberg
Werneuchen
Bernau
Alt Landsberg
Oranienburg
BERLIN
Köpnick
Kremmen
Geogr. Meilen

Tarif für den Personentransport bei 30 ℔ Freigepäck.

Zwischen Berlin und Potsdam: I. Classe 20 Sgr, II. Classe 15 Sgr, III. Classe 10 Sgr, ein Obersitz 10 Sgr. — 1 Coupe I. Classe 3 Thlr, Coupe II. Classe für 10 Personen 3 Thlr 10 Sgr, Coupe III. Classe für 10 Personen 2 Thlr 10 Sgr, 1 Wagen III. Classe für 30 Personen 6 Thlr. — Von Berlin nach Zehlendorf hin und zurück II. Classe 15 Sgr, III. Classe 7½ Sgr. Zwischen Potsdam und Steglitz den vollen Preis, zwischen Berlin und Steglitz II. Classe 5 Sgr, III. Classe 3 Sgr.

Abonnementsbillets zwischen Berlin und Potsdam bei Abnahme von 10 Billets I. Classe 15 Sgr, II. Classe 12½ Sgr, III. Classe 7½ Sgr. — Für 10 ℔ Gepäck Ueberfracht wird 1 Sgr bezahlt. — Für einen Reisewagen werden 3 bis 4 Thlr, für eine Person im eigenen Wagen 12½ Sgr und für ein Pferd 1 Thlr 10 Sgr für die ganze Tour bezahlt.

Die Beförderung der Briefe und der Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Postzwang. Der Gütertransport vom Bahnhof bis zum Adressanten kostet per Ctr von Berlin bis Potsdam 6 Sgr und von Potsdam bis Berlin 7 Sgr. Für einen Hund werden 2½ Sgr bezahlt.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 30. Oktober 1838 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		Thlr	Ctr	Thlr	Thlr
1838	18,243	?	?	?	26,080
1839	664,828	178,108	16,363	4,608	182,716
1840	660,162	174,936	45,625	12,507	187,443
1841	579,481	157,959	68,067	13,100	171,059
1842	500,906	145,502	100,572	12,935	158,437
1843	454,922	156,386	152,377	17,722	174,108
1844	435,619	163,654	146,993	17,823	187,764

Die Betriebskosten im Jahre 1844 machten 48⅔ % von den Einnahmen; der Reinertrag verzinste das Anlagecapital mit 6,85 %. Die Stamm-Actien erhielten außer den 5 % Zinsen noch 2½ % Dividende, also zusammen 7½ %.

22. Berlin = Stettin.

Mit Zugskarte.

Die erste Anregung für den Bau einer Eisenbahn zwischen Stettin und Berlin geschah durch den Redacteur der Börsennachrichten der Ostsee, Herrn A. Altvater, im März 1835. Schon am 14. Mai desselben Jahres bildete sich aus der Stettiner Kaufmannschaft ein Comité für

dieses Unternehmen. Nachdem die vorläufige Genehmigung der Regierung für die Anlegung der Eisenbahn von Stettin nach Berlin unter den allgemeinen, für preußische Eisenbahnen gestellten Bedingungen unterm 18. März 1836 erfolgt war, wurde die specielle Vermessung und Nivellirung der projectirten Bahnstrecke vorgenommen, welche ein sehr günstiges Resultat ergab. — Durch den Oberwegebau-Inspector, Herrn Neuhaus, wurden hierauf specielle Kostenanschläge gefertigt, nach welchen das Endresultat sich auf 2,731,250 Thlr. belief. — Leider trat in dieser Zeit eine allgemeine Eisenbahn-Krisis ein, welche auf dieses Unternehmen so ungünstig einwirkte, daß bis 3. October 1839 erst etwa 1,000,000 Thlr. gezeichnet war. Das Comité wendete sich nun an den derzeit versammelten altpommer'schen Communal-Landtag, mit dem Antrage, dieses Eisenbahn-Unternehmen zu einer Angelegenheit der Provinz zu erheben, und demselben die materielle und moralische Unterstützung derselben zu gewähren. — Der Landtag entsprach mit wahrem regem Sinne für Gemeinwohl diesem Ansuchen, indem derselbe mittelst einstimmigen Beschlusses vom 12. December 1839 eine Zinsengarantie von 4 % auf 6 Jahre nach vollendetem Bau der ganzen Bahn von Seiten der Provinz für die noch an der veranschlagten Bedarfssumme von 2,724,000 Thlr. fehlenden Actien übernahm. — Hierdurch vervollständigte sich das Capital und es betrugen am 15. Juni 1840:

die alten Zeichnungen, ohne Garantie der Stände	1,051,250 Thlr.
die neuen Zeichnungen, mit Garantie derselben	1,680,000 „
zusammen	2,731,250 Thlr.

Die Direction richtete nunmehr an die betreffenden Staatsbehörden die erforderlichen Anträge wegen Bestätigung des Statuts und Genehmigung des Bauplanes und der Bahnlinie; erstere wurde ihr unterm 12. October 1840, und letztere Ende März 1841 ertheilt, weshalb der Bau vor dem Frühjahre 1841 nicht kräftig in Angriff genommen werden konnte.

In der Generalversammlung, welche am 26. Mai 1842 Statt fand, wurde der Beschluß gefaßt, die Bahn bis Stargard zu verlängern, und das Anlage-Capital um 4 — 500,000 Thlr. zu vermehren. Der ganze Betrag dieser halben Million wurde hierauf vom Finanzministerium zum Pari-Course zu 4 % übernommen, und dabei die Zusicherung ertheilt, während der ersten sechs Jahre von den zu zahlenden 4 % Zinsen jährlich ½ % der Gesellschaft zurückerstatten zu wollen. — In der Folge ergab sich, daß zur Vollendung beider Bahnen weitere 1,500,000 Thlr. erforderlich seyen, und wurde hierzu die höhere Bewilligung nachgesucht. Unterm 26. Januar 1844 erfolgte die Bestätigungsurkunde des Nachtrags zu den Statuten wegen Erhöhung des ursprünglich zu 2,724,000 Thlr. angenommenen Actien-Capitals um den Betrag von 1,500,000 Thlr., so wie wegen Anlegung einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard. Hierdurch wurde das gesammte Stamm-Actien-Capital auf die Summe von 4,724,000 Thlr. erhöht.

Die Zugsrichtung der Bahn ist, wie folgt: Der Berliner Bahnhof liegt vor dem Oranienburger Thor, zum Theil auf dem ehemaligen Gehöft der Scharfrichterei; von ihm aus durchschneidet die Bahn die Vorstadt, zieht am Louisenbrunnen, Pankow, Blankenburg und Buch vorüber und erreicht das Städtchen Bernau. Von da bis Neustadt-Eberswalde durchschneidet die Bahn größtentheils Forstgrund, und zieht nahe an Dennewitz und Melchow vorüber. In dem königl. biesenthaler Forst wird das Schwärzethal, und neben Neustadt das Finowthal überschritten; die Bahn tritt weiterhin, neben dem paarsteiner See, in eine Niederung, welche bis Angermünde führt. Dieselbe zieht ferner längs der Welse bis Passow, durchschneidet dann das Randowbruch und erreicht hierauf bei Marienhof die größte zu übersteigende Höhe. Von hier senkt sich dann die Bahn ohne Unterbrechung nach Stettin hinab und endet daselbst im ehemaligen Sack'schen Garten und zwischen den Festungswerken im dortigen Bahnhof.

Die Gesammtlänge der Bahn mißt 35,694 pr. Ruthen = 428,328 pr. Fuß = 134,423 Meter = 30,25 Wegstunden = 18,15 deutsche Meilen. Die stärkste Steigung der Bahn beträgt 1:240 auf 2850 Ruthen Länge, 1:152 auf 700 Ruthen, 1:288 auf 854 und 300 Ruthen Länge; die andern vorkommenden Steigungen sind 1:300 und weniger. — Die kleinsten Halbmesser der Krümmungen sind 240 und 265 Ruthen lang und liegen in der Nähe von Bahnhöfen; alle anderen sind unbedeutend.

Der Bau der berlin-stettiner Bahn begann im März 1841 und wurde am 16. August 1843 vollendet; ihr Erbauer war der Ober-Wege-Bauinspector, Herr Neuhaus. — Der Bahndamm ist vorerst nur theilweise für zwei Schienengeleise ausgeführt worden. Die Kronenbreite des Planums für eine einfache Bahn ist 14 Fuß; die Böschungen sind 1½ füßig. Die Erdarbeiten sind zum Theil sehr bedeutend, indem Auffüllungen von 40—60 Fuß Höhe und ein Damm von 1¾ Meilen Länge vorkommen. Letzterer zieht durch das Randowbruch über Moorgrund und Wiesen. Der Damm über den Finow-Canal bei Neustadt hat sogar eine größte Höhe von 74 Fuß. — Eben so bedeutend sind die Durchstiche und Abträge, welche an mehreren Stellen, als zu Marienhof und Pommerensdorf, Chorinchen, und vor Stettin, ¼ Meilen lang 30 — 40 Fuß tief, ausgeführt sind. — Es wurden für die Anlage der Bahn und der Stationen 978 Morgen Gelände erforderlich. — In der ganzen Bahn sind 267 Brücken, Viaducte und Durchlässe erbaut worden; unter diesen kommen mehrere von erheblicher Größe vor, und sind bemerkenswerth: Die Brücke über die Finow von 42 Fuß Höhe, mit einem Bogen von 48 Fuß Oeffnung; die Schwärzebrücke; die Brücke über den Pechbach; die Brücke über den Bukowgraben von 33 Fuß Höhe, mit 3 Bögen à 20 Fuß Oeffnung; die Brücke über den Land- oder Randowgraben von 25 Fuß Höhe und 36 Fuß Oeffnung; die Brücke in der Nähe von Stettin. Ferner: der Viaduct über den Weg von Schüne nach Pommerensdorf von 3 Oeffnungen à 21 Fuß, und der Viaduct über den Weg von Pommerensdorf nach Stettin, mit Balkenlagen von 48½ Fuß Länge, welche auf massiven Widerlagern ruhen und durch gußeiserne Säulen unterstützt sind.

Der Oberbau besteht aus Vignol-Schienen von ungefähr 17 ℔ per laufenden Fuß, welche auf Querschwellen mit Hakennägeln und am Zusammenstoß mit Verbindungsplatten befestigt sind. Die Querschwellen sind durch Kies und Lehm fundamentirt worden. Die Geleisbreite beträgt 4 Fuß 6⅞ Zoll preuß. Maß.

Die bedeutendsten Bahnhöfe sind die von Berlin und Stettin; letzterer ist in seiner Ausführung dadurch schwierig geworden, daß ein Abtragen der Festungswerke nöthig war, um das dazu erforderliche Terrain zu gewinnen. Bemerkenswerth ist noch der Bau einer massiven Futtermauer von 1300 Fuß Länge, am Ufer der Oder, vorlängs des Bahnhofs bei Stettin, um für den Verkehr einen gehörig breiten Weg von der Stadt zum Bahnhofe zu gewinnen.

Anlage- und Einrichtungskosten der berlin-stettiner Eisenbahn.

Titel.	Ausgaben bis Ende 1844.	Noch zu verausgaben.	Summe der Baukosten.
	ℛ︁	ℛ︁	ℛ︁
1) Vorarbeiten	21,896	—	21,896
2) Directions- und Aufsichtskosten .	115,726	6,898	122,624
3) Grund- u. Nutzungsentschädigung	264,136	51,000	315,136
4) Erd- und Grabenarbeiten . .	770,128	9,000	779,128
5) Befestigung der Böschungen . .	35,741	—	35,741
6) Bau der Brücken und Durchlässe	191,716	990	192,706
7) Befestigung des Planums. . .	76,429	—	76,429
8) Herstellung des Bahngestänges .	935,328	44,395	979,723
9) Wegübergänge	8,295	—	8,295
10) Auslenkungen, Drehscheiben 2c. .	27,930	5,696	33,626
11) Einfriedigung der Bahn . . .	8,298	—	8,298
12) Gebäude	422,992	62,852	485,844
13) Maschinen und Wagen . . .	548,954	61,640	610,594
14) Insgemein	103,334	3,550	106,884
15) Rendantur-Gebühren	7,378	—	7,378
16) Zinsen des Anlage-Capitals . .	176,990	—	176,990
17) Brückenbau 2c. bei Stettin . .	88,464	9,500	97,964
18) Antheil an der neustadt-freienwalder Chaussee	10,000	—	10,000
Summe	3,813,735	255,521	4,069,256

An Pos. 17 hat die Stadt Stettin noch ungefähr 15,200 ℛ︁ Beitrag zu leisten; der frühere Beitrag von 30,000 ℛ︁ ist schon abgerechnet. — Um die Anlagekosten für die berlin-stettiner Bahn rein heraus-

zustellen, sind von den erforderlichen		4,069,256 ℛ
noch in Abzug zu bringen:		
D.=Z. 17. Brückenbau bei Stettin . .	97,964 ℛ	
„ 18. Freienwalder Chaussee . .	10,000 „	
		107,964 „
Rest=Summe		3,961,292 ℛ
Der ursprüngliche Kosten=Anschlag betrug . . .		2,724,000 „
Demnach beträgt die Mehrausgabe		1,237,292 ℛ

Finanzverhältnisse.

Vorstehende Summen sind beigeschafft durch:	
5220 Stammactien Litt. A à 200 ℛ (ohne Garantie der Stände)	1,044,000 ℛ
8400 neue Actien Litt. B à 200 ℛ (mit Garantie zu 4 % auf 6 Jahre).	1,680,000 „
2500 Eisenbahn=Obligationen à 200 ℛ zu 4 %, vom Februar 1843	500,000 „
Zur Fortsetzung der Bahn von Stettin nach Stargard.	
7500 Actien Litt. A à 200 ℛ, vom Mai 1843 .	1,500,000 „
Summe	4,724,000 ℛ

Ueber die Anlage der Zweigbahn von Stettin nach Stargard bringen wir hier noch eine kleine Uebersicht, welcher später, nach der Vollendung des Baues, eine weitere Beschreibung folgen wird. — Diese Bahn ist bestimmt, wenn eine Eisenbahn von Berlin nach Königsberg gebaut und nicht über Stettin geführt würde, als Verbindungsbahn zwischen beiden zu dienen. — Sie beginnt auf dem Bahnhofe der berlin=stettiner Eisenbahn, geht von da über das Oderbruch in die Nähe von Finkenwalde, auf welchem Wege sie die Oder, Parnitz, die große und die kleine Regnitz überschreitet. Von Finkenwalde zieht sich die Bahn nach Damm, und geht von hier in einer geraden Linie bis in die Nähe von Stargard, dem sie sich alsdann in einem großen Bogen nähert. Sie berührt hierbei die Dörfer Franzhausen und Augustwalde, und durchschneidet den Friedrichswalder Forst, so wie das Karolinhorster Torfmoor.—Ihre Länge beträgt zwischen 4½ und 5 Meilen; der Bau derselben hat im Herbste 1843 seinen Anfang genommen. — Die Eröffnung der Bahn zwischen Stettin und Damm soll im Herbste 1845, und bis Stargard im Frühjahr 1846 stattfinden.

Anlage- und Einrichtungskosten der stettin-stargarder Eisenbahn.

Titel.	Nach dem Anschlage.	Ausgaben bis 30. April 1845.
	ℛ︀	ℛ︀
1) Directions- und Aufsichtskosten .	18,280	17,332
2) Grund- und Nutzungsentschädigung	61,450	28,686
3) Erd- und Grabenarbeit. . . .	258,570	118,019
4) Befestigung der Böschungen . .	5,867	2,911
5) Bau der Brücken und Durchlässe	212,334	285,468
6) Befestigung des Planums . . .	22,838	19,863
7) Herstellung des Bahngestänges .	225,880	198,197
8) Wegeübergänge	—	352
9) Auslenkungen, Drehscheiben. . .	13,000	672
10) Einfriedigung der Bahn . . .	7,100	82
11) Gebäude.	69,700	37,419
12) Maschinen, Wagen und Geräthe.	140,980	89,810
13) Insgemein	30,000	9,455
14) Rendantur	2,579	792
15) Zinsen des Anlage-Capitals . .	31,422	39,080
Summe	1,100,000	848,138

Es blieben hiernach noch 251,862 ℛ︀ zur Bestreitung der fehlenden Leistungen disponibel. — Die Ueberschreitung des Tit. 5 ist aus dem Umstande hervorgegangen, daß aus fortificatorischen Rücksichten 6000 laufende Fuß Brücke im Oderthale mehr gebaut werden mußte, als veranschlagt worden ist.

Von Stargard aus soll eine Eisenbahn nach Posen erbaut werden, deren Anlagekosten zu 5,500,000 ℛ︀ veranschlagt sind.

An Betriebsmitteln waren Ende Mai 1845 vorhanden:

16 Locomotiven nebst Tender, 62 Personenwagen, 140 Güterwagen und 2 Schneepflüge; ferner sind in Bestellung gegeben: 3 Locomotiven nebst Tender, 9 Personen- und 20 Güterwagen.

Die Bahn wurde streckenweise eröffnet, und zwar am 1. August 1842 von Berlin bis Neustadt, am 10. November bis Angermünde, und am 16. August 1843 bis Stettin.

Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft, und die Feuerung mittelst Coaks, von welchen durchschnittlich 2,9 Scheffel per Meile gebraucht wurden. — Die Kosten der Feuerung betrugen 20 Sgr per Meile.

Täglich werden 2 Personen- und 2 Güterzüge in jeder Richtung befördert, mit Letzteren auch Personen in II. und III. Classe. — Im Sommer findet zwischen Berlin und Angermünde noch ein Zwischenzug in jeder Richtung Statt.

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

Stationen. (Nach der Reihenfolge.)	Entfernung.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
	Meilen.	St. M.	Sgr	Sgr	Sgr
Berlin bis Bernau	3	— 41	17½	13¾	8¾
„ „ Biesenthal	4,25	— 57	26½	20¾	13¼
„ „ Neustadt Ebw.	6	1. 27	35	27½	17½
„ „ Angermünde	9	2. 20	52½	41¼	26¼
„ „ Passow	12	3. 2	70	55	35
„ „ Tantow	15	3. 46	87½	68¾	43¾
„ „ Stettin	18	4. 30	105	82½	52½
Stationen. (Nach dem Alphabet.)					
Angermünde bis Bernau	6	1. 39	35	27½	17½
„ „ Neustadt Ebw.	3	— 53	17½	13¾	8¾
„ „ Passow	3	— 42	17½	13¾	8¾
„ „ Stettin	9	2. 10	52½	41¼	26¼
Bernau bis Neustadt Ebw.	3	— 46	17½	13¾	8¾
„ „ Passow	9	2. 21	52½	41¼	26¼
„ „ Stettin	15	3. 49	87½	68¾	43¾
Neustadt Ebw. bis Passow	6	1. 35	35	27½	17½
„ „ „ Stettin	12	3. 3	70	55	35
Passow bis Stettin	6	1. 28	35	27½	17½

Kinder bis zu 12 Jahren können zwei auf 1 Billet reisen; und für Kinder unter 2 Jahren wird kein Fahrgeld bezahlt. — Lustfahrten von Berlin nach Neustadt hin und zurück II. Classe 1 Thlr 10 Sgr, III. Classe 20 Sgr; auf 1 Billet sind hier zwei Kinder unter 12 Jahren frei. — Fahrten zwischen Berlin und Freienwalde II. Classe 1 Thlr. — Der Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; auf 1 Kinderbillet 25 ℔ und im Personenwagen kleine Gegenstände bis zu 10 ℔ frei. — Uebergewicht wird für jede Station bezahlt: 25 ℔ 1 Sgr, 50 ℔ 2 Sgr, 75 ℔ 3 Sgr, 100 ℔ 4 Sgr u. s. w. — Für den Transport der Güter per Ctr und Station 1½ Sgr. — Eilfracht per Ctr 3 Sgr, und von 1 — 5 Ctr à 2¼ Sgr per Station. — Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Postzwang. — Für viersitzige bedeckte Wagen werden 2½ Thlr und für andere Wagen 2 Thlr per Station bezahlt, und zwischen Berlin und Stettin I. Classe 15 Thlr, II. Classe 12 Thlr. — Reisende im eigenen Wagen zahlen II. Classe, und auf den äußeren Sitzen III. Classe. — Für den Transport der Pferde wird per Station entrichtet: 1 Pferd 1½ Thlr, 2 Pferde 2½ Thlr, 3 Pferde 3⅓ Thlr, 4 Pferde 4 Thlr; der Führer zahlt III. Classe. Für 1 Hund per Station 5 Sgr. — 1 Mastochs 1 Thlr, 1 Kuh 20 Sgr, 1 Schwein 5 — 7½ Sgr, 1 Kalb 4 — 7½ Sgr, 1 Schaf 2 Sgr per Station.

10 *

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 1. August 1842 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		₰	Ctr	₰	₰
1842	69,910	—	36,349	—	43,720
1843	229,964	—	417,179	—	245,276
1844	272,584	275,746	758,808	131,111	413,950

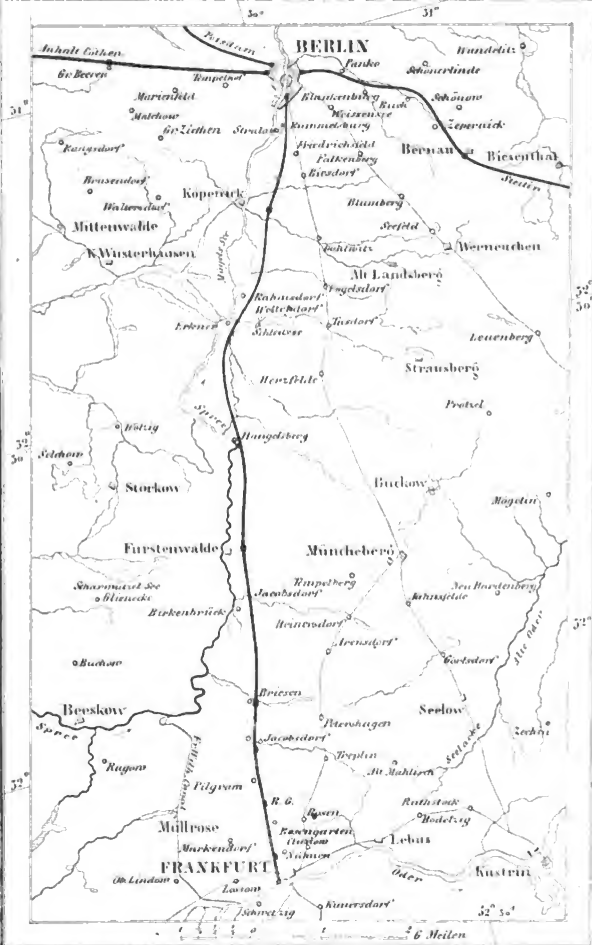
Die Betriebs-Ausgaben betrugen 1844 = 193,321 ₰ oder 46 $^2/_3$ % von der Einnahme, und für Materialbestände 21,998 ₰. — Die sämmtlichen Ausgaben mit Einschluß von 4 % Zinsen und der Beiträge zum Reservebaufonds betragen 393,358 ₰; es verblieben 42,596 ₰ Ueberschuß. Hiernach verzinst sich das Anlage-Capital etwas höher als 5 %. Zum Reserve-Baufonds sind im Ganzen bis Ende 1844 = 59,195 ₰ zurückgelegt. — Die Stamm-Actien erhielten pro 1844 noch 1 % Dividende, also zusammen 5 %.

---

23. Berlin-Frankfurt a. d. O.

(Mit Zugskarte.)

Schon im Jahre 1835 wurde der Plan einer Eisenbahn zwischen Berlin und Frankfurt a. d. O. angeregt, und dadurch eine Denkschrift des Hrn. geh. Ober-Bauraths Dr. Crelle vom 24. December 1836 veranlaßt. Während der nächsten drei Jahre kam jedoch dieses Unternehmen nicht weiter, und erst nachdem dasselbe unter dem 28. März 1840 die landesherrliche Zustimmung erhalten hatte und das erforderliche Capital gezeichnet war, wurde das Nähere über diesen Gegenstand veröffentlicht. Die Bahn sollte hiernach 10½ Meilen lang werden, und war zu 2,200,000 ₰ veranschlagt. Die Zugsrichtung war in ziemlich gerader Linie über Fürstenwalde projectirt. Als diese Vorarbeiten bereits einen Kostenaufwand von 13,250 ₰ verursacht hatten, traten Verhältnisse ein, welche die Wahl eines neuen Directoriums erforderten, dessen Wirksamkeit mit dem Juni 1840 begann. In Folge dieser Veränderungen wurde nun Herr Ingenieur Zimpel, welcher seit zehn Jahren die Eisenbahnen Deutschlands und Amerikas bereist, und zum Gegenstand seiner besonderen Studien gemacht hatte, mit Anfertigung eines neuen Projects und specieller Kosten-Anschläge beauftragt. Nach dieser gegen Ende desselben Jahres vollendeten Projection war die Linie 10¾ Meilen lang und erforderte ein Bau-Capital von 2,700,000 ₰.



Berlin-Frankfurt a/O.
BERLIN
Potsdam
Anhalt Cöthen
Gr. Beeren
Tempelhof
Marienfeld
Malchow
Gr. Ziethen
Stralau
Rummelsburg
Pankow
Schönerlinde
Wandelitz
Blankenburg
Weissensee
Buch
Schönow
Zeperaick
Friedrichsfeld
Falkenberg
Biesdorf
Bernau
Biesenthal
Stettin
Kopenick
Mittenwalde
K. Wusterhausen
Blumberg
Seefeld
Werneuchen
Alt Landsberg
Vogelsdorf
Rahnsdorf
Tasdorf
Erkener
Schleuse
Leuenberg
Strausberg
Herzfelde
Protzel
Spree
Woltzig
Hangelsberg
Storkow
Buckow
Mögelin
Fürstenwalde
Müncheberg
Tempelberg
Jacobsdorf
Neu Hardenberg
Birkenbrück
Heinersdorf
Arensdorf
Gorsdorf
Alte Oder
Briesen
Beeskow
Seelow
Petershagen
Jacobsdorf
Treplin
Alt Mahlisch
Zechin
Rogow
Pilgram
R. G.
Rosen
Ruthstock
Podelzig
Müllrose
Baumgarten
Lebus
Markendorf
Sahnen
FRANKFURT
Oder
Kustrin
Lossow
Kunersdorf
Schwetzig
6 Meilen

Die Zugsrichtung der Bahn hat gegen die früher projectirte Linie keine sehr bedeutende Abänderungen erlitten; auf der ersten Hälfte der Bahnlänge ist dieselbe etwas mehr nördlich von der Spree und den Niederungen entfernter, und auf der andern Hälfte, bei Jacobsdorf und Rosengarten, zur besseren Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Spree und Oder, die Linie etwas südlicher geführt worden. — Der Bahnhof zu Berlin liegt 330 Ruthen innerhalb der Stadtmauer an der Koppens-Straße, in der Nähe des stralauer Platzes, und ist durch eine Zweigbahn mit einem Packhof an der Spree verbunden. Von da zieht die Bahn durch die Gärten des stralauer Viertels, durchschneidet die Stadtmauer, geht auf Rummelsburg, von da in gerader Linie bis in die Nähe von Cöpnick, dann oberhalb Friedrichshagen vorbei zur Colonie Eckner, wo der Flackensee passirt wird, weiter nach dem hangelsberger Forsthause, dann oberhalb Fürstenwalde vorbei in fast gerader Richtung nach Briesen. Von hier zieht die Bahn sich zwischen den Dörfern Jacobsdorf und Pilgram durch, übersteigt vor Rosengarten den schon erwähnten Höhenpunkt, berührt den südlichen Theil dieses Ortes, passirt gleichfalls südlich die Ruhnen, und gelangt so zu ihrem derzeitigen Endpunkt auf dem sogenannten Bresinchen vor Frankfurt, an der gubener Vorstadt, auf der linken Seite der Oder. Vom Bahnhof führt eine neue Chaussee zur Stadt.

Nivellement der berlin-frankfurter Bahn.

Länge in Ruthen.		Neigung.		Höhe am Endpunkt.				
460	Rth.	1 : ∞		45	Fuß	6	Zoll	Berlin.
2020	„	1 : 9091	St.	47	„	8	„	
350	„	1 : ∞		47	„	8	„	Cöpnick.
890	„	1 : 2944	„	50	„	—	„	
1110	„	1 : 2015	„	56	„	7	„	
140	„	1 : ∞		56	„	7	„	
600	„	1 : 2050	„	58	„	6	„	
400	„	1 : 800	F.	53	„	6	„	
100	„	1 : ∞		53	„	8	„	
200	„	1 : 500	F.	50	„	6	„	Erkner
740	„	1 : 1409	St.	55	„	7	„	
460	„	1 : ∞		55	„	7	„	
1480	„	1 : 5550	„	58	„	3	„	
4610	„	1 : 7145	„	65	„	8	„	Fürstenwalde.
660	„	1 : 2157	„	68	„	9	„	
1350	„	1 : ∞		69	„	9	„	
620	„	1 : 2238	„	70	„	1	„	
620	„	1 : 301	„	90	„	5	„	Briesen.
640	„	1 : 300	„	112	„	—	„	
1130	„	1 : 301	„	149	„	—	„	
550	„	1 : 180	„	179	„	6	„	
300	„	1 : 116	„	205	„	4	„	Rosengarten.
19,430	Transport.							

19,430	Transport.									
50	Rth.	1 :	∞		205	Fuß	4	Zoll.		
880	„	1 :	114	F.	139	„	3	„		
570	„	1 :	179	„	102	„	1	„		
641	„	1 :	∞		102	„	1	„		Frankfurt.

21,571 preußische Ruthen = 81236 Meter = 18,28 Wegstunden = 10,97 deutsche Meilen.

Der höchste Punkt der Bahn befindet sich zu Rosengarten, und liegt 159 Fuß 10 Zoll höher als Berlin, und 103 Fuß 3 Zoll über Frankfurt. Die größte Steigung beträgt 1 : 114 Fuß auf 880 Ruthen Länge. — Die Curven der Bahn haben größtentheils Radien von 6000 Fuß; indeß im Bahnhof zu Berlin sehr kleine von 300 Fuß angewendet sind, welche nur mit beweglichen Maschinen und Wagen mit Sicherheit befahren werden können. — Der Bahnbau hat am 1. Juni 1841 seinen Anfang genommen, wurde durch den Herrn Ingenieur Zimpel ausgeführt, und ist am 23. October 1842 vollendet worden. Es wurden für die Anlage der Bahn sammt Stationen 1077 Morgen Gelände erforderlich, welche 312,714 ℛ︀, oder per Morgen durchschnittlich 290 ℛ︀ gekostet haben. — An Erdmassen wurden 153,555 Schachtruthen à 144 Cubikfuß bewegt, und sind dafür 349,221 ℛ︀ ausgegeben. Die einigermaßen bedeutenden Erdarbeiten sind: Zwischen Rummelsburg und Cöpnick ein Abtrag, 500 Ruthen lang, 12 Fuß tief; bei Erkner auf sumpfigen Wiesen ein Auftrag, 350 Ruthen lang, 15 Fuß hoch; zwischen Erkner und Hangelsberg ein Abtrag, 600 Ruthen lang, 12 Fuß tief; bei Briesen ein Auftrag, 600 Ruthen lang, 18 Fuß hoch; bei Rosengarten ein Abtrag, 350 Ruthen lang, 14 — 29 Fuß tief; und zwischen Rosengarten und Ruhnen ein Auftrag von 340 Ruthen lang, 12 Fuß hoch. Der Damm bei Briesen ist vorläufig nur für 1 Geleise angelegt, während das Planum der übrigen Bahn für 2 Geleise, 24 Fuß breit, ausgeführt ist. — In der ganzen Bahn waren 74 Brücken und Durchlässe und 7 Viaducte erforderlich, deren Baukosten 112,541 ℛ︀ betrugen. Hiervon sind die bedeutendsten: Brücke über die Wuhle von 40 Fuß Oeffnung zu 2472 ℛ︀; Brücke über das Alt-Landsberger Fließ mit zusammen 290 Fuß Oeffnung für 11,102 ℛ︀; Brücke über das rahnsdorfer Mühlenfließ von 50 Fuß Oeffnung für 2413 ℛ︀; Brücke über den Flakensee bei Erkner, von 243 Fuß Oeffnung für 21,744 ℛ︀, die Construction dieser Brücke ist besonders interessant; die Pfeiler sind massiv, der Oberbau besteht aus einem hölzernen Hänge- und Sprengwerk, ferner sind zwei Krahnen zur Aushebung und Umlegung oder Aufrichten der Masten für diejenigen Schiffe, welche die Brücke passiren wollen, oberhalb und unterhalb der Flaken-Brücke angebracht; Brücke über das briesener Mühlenfließ mit 209 Fuß Oeffnung für 7939 ℛ︀. Ferner 5 Viaducte von 12 — 24 Fuß lichter Weite unter der Bahn, und 2 Viaducte von 15 und 48 Fuß Weite über der Bahn, von denen der bedeutendste 2231 ℛ︀ gekostet hat.

Die Construction der Bahn ist, wie folgt: Die Kronenbreite von 24 Fuß ist für 2 Geleise à 4 Fuß 6½ Zoll preuß. im Innern der Schienen berechnet; der Raum zwischen beiden Geleisen beträgt 5 Fuß

10 Zoll, und die beiden Bankets sind à 4 Fuß 2 Zoll breit. Der Oberbau besteht aus Hohlschienen, deren innerer Raum nach unten enger wird. Diese sind zum Theil auf Langschwellen befestigt, welche auf 16 Fuß Länge durch 4 Querschwellen unterlegt sind. Ein großer Theil der Schienen liegt jedoch nur auf Querschwellen ohne Langschwellen. Die Schienen werden auf eine bis jetzt ungewöhnliche Art, durch eiserne Bolzen, welche in dem hohlen Raum der Schienen keilförmig eingeschoben sind, und durch die Schwelle gehen, unten festgeschraubt. Es sind 4 verschiedene Arten von Schienen angewendet, nämlich auf den steilsten Stellen von 50 ℔ Schwere per Yard; auf dem größeren Theile der Bahn von 45 ℔; in den Bahnhöfen Plattschienen zu 27 ℔ per Yard, und für die inneren Räume der Schuppen und Remisen noch schwächere Plattschienen von 13 ℔.

Die Bahn hat 6 Hauptstationen und 7 Anhaltstellen; von den ersteren ist der Bahnhof zu Berlin eine der großartigsten Anlagen Deutschlands; seine Baukosten betragen 244,567 ℛ︎. Auf dem Packhofe an der Spree ist eine Dampfmaschine erbaut, welche das für die Locomotiven nöthige Wasser nach dem Bahnhofe befördert. Der zweitgrößte Bahnhof ist der zu Frankfurt a. d. O., dessen Baukosten 72,912 ℛ︎ betragen. Diesen folgen der Bahnhof zu Fürstenwalde für 17,776 ℛ︎; zu Erkner 15,977 ℛ︎; und zu Cöpnick 12,128 ℛ︎. An Bahnwärterbuden sind im Ganzen 106 vorhanden.

Kosten der Anlage ꝛc. bis Ende Februar 1844.

1)	Grunderwerb	540,210 ℛ︎
2)	Erdbewegung	349,221 „
3)	Brücken, Durchlässe und Viaducte	112,541 „
4)	Fudamentirung der Bahn	58,275 „
5)	Oberbau (das Schienengeleise)	651,919 „
6)	Ausweichungs-Vorrichtungen	15,517 „
7)	Barrieren und Uebergänge	23,459 „
8)	Signale und Telegraphen	7,224 „
9)	Abtheilungszeichen	1,060 „
10)	Einfriedigung der Bahn	2,352 „
11)	Stationsplätze	379,070 „
12)	Bahnwarthäuser und Wärterbuden	20,362 „
13)	Locomotiven (15 Stück)	202,042 „
14)	Personen- und Güterwagen ꝛc. (98 Stück)	225,683 „
15)	Drehscheiben und Schiebeplattformen	11,455 „
16)	Inventarium	31,706 „
17)	Technische Bauleitung	102,255 „
18)	Administrationskosten	33,816 „
19)	Zinsen der Actien	127,601 „
20)	Insgemein, Uniformen, Einrichtungen ꝛc.	8,421 „
	Summe	2,904,189 ℛ︎
	Hiervon den Werth disponibler Grundstücke abgerechnet	227,496 „
	Bleiben Anlagekosten	2,676,693 ℛ︎

Finanzverhältnisse.

Vorstehende Kosten wurden beigeschafft durch:

A. 22,000 Stück Stamm=Actien à 100 ℛ, welche statutenmäßig mit 5 % verzinst werden, und in der Regel jährlich 2 und mehr % Dividende erhalten; und durch

B. 6000 Stück Prioritäts=Actien à 100 ℛ, welchen 4 % Zinsen garantirt sind.

Die Stamm=Actien erhielten 1843: 2 % Dividende, also im Ganzen 7 %; 1844: 6¾ %.

Der Reservefond darf 10 % des Anlage=Capitals nicht überschreiten.

Rechnungsabschluß vom 28. Februar 1844.

A. Einnahmen.

1) Betrag der Stamm=Actien	2,200,000 ℛ
2) „ „ Prioritäts=Actien	600,000 „
3) Zinsen für disponibel gewesene Capitalien . . .	2795 „
Summe der Einnahmen	2,802,795 ℛ

B. Ausgaben.

1) Für den Bau der Bahn	2,676,693 ℛ
2) Werth der Bestände des Reserve=Fonds	41,168 „
Summe der Ausgaben	2,717,861 ℛ
Es bleiben daher vom Baufonds noch disponibel	84,934 ℛ

Die Direction der niederschlesisch = märkischen Eisenbahn = Gesellschaft erließ unter'm 12. August 1843 eine Aufforderung an die Direction der berlin=frankfurter Bahn zu einer Vereinigung ihrer beiden Bahnen. Zu diesem Zweck wurde am 25. November desselben Jahres eine gemeinschaftliche Berathung gehalten, welche jedoch zu keinem günstigen Resultate geführt hat. In Folge späterer Unterhandlungen fand am 17. April 1845 eine Generalversammlung der niederschlesisch = märkischen Eisenbahn=Gesellschaft Statt, in welcher die berlin=frankfurter Bahn zum Course von 162½ für die Actie von 100 ℛ angekauft wurde, so daß also jetzt beide Unternehmen nur eines bilden. Die frankfurter Gesellschaft hat demnach ihre Bahn zu einem Course von 7 % verkauft und ansehnlich gewonnen. — Die Prioritäts=Actien wurden zum 1. August 1845 gekündigt, und den Inhabern freigestellt, den Nominalbetrag nebst Zinsen zu erheben, oder dieselben in niederschlesisch = märkische Eisenbahn=Actien umzutauschen.

Die Transportmittel bestanden Mitte 1844 in Folgendem: 15 Locomotiven nebst Tender, nach amerikanischem System für Holzfeuerung, in der Fabrik von W. Norris in Philadelphia gefertigt. 9 Personenwagen I. Classe à 64 Personen, 15 II. Classe à 60—72 Personen, 3 Stehplatzwagen à 60 Personen, 40 Güterwagen à 150 bis 200 Ctr, 4 Passagiergepäckwagen, 17 Equipagenwagen, 4 Pferdewagen

und 6 Viehwagen. Alle Wagen, mit Ausnahme der 4 Gepäckwagen, haben 8 Räder mit beweglichem Untergestell, und sind nach Art der amerikanischen construirt.

Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft. — Die Locomotiven verbrauchten durchschnittlich per Nutzmeile 19,6 Cubicfuß Forlenholz, im Werth von 1 ℛ.

Die Personenzüge werden in 12 Minuten, und die Güterzüge in 15 Minuten eine Meile gefördert. Täglich werden 2 Personen- und 2 Güterzüge in jeder Richtung befördert. — Die Hauptförderung besteht in Personen- und Gütertransport, Producte und wenig Holz. — Wagenzüge werden nur auf den Endstationen formirt, und auf den Zwischenstationen nach Bedarf Wagen zugegeben. Die Dauer der Fahrt, einschließlich des Aufenthalts, ist für die ganze Strecke 2 Stunden 45 Minuten.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Stationen. (Nach der Reihenfolge.)	Entfernung in Meilen	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	Sgr	Sgr	Sgr
Berlin bis Cöpnick	1,50	— 18	15	7½	4
" " Erkner	3,25	— 45	30	17½	10
" " Fürstenwalde . .	6,25	1. 30	52½	37½	22½
" " Briesen	8,25	2. 5	70	50	30
" " Frankfurt	10,75	2. 45	90	65	37½
Stationen. (Nach dem Alphabet.)					
Cöpnick bis Frankfurt . . .	9,25	2. 27	75	57½	33½
" " Fürstenwalde . .	4,75	1. 10	37½	30	18½
Frankfurt bis Fürstenwalde	4,50	1. 5	37½	27½	15

Bei Extrafahrten im Sommer von Berlin nach Cöpnick hin und zurück II. Classe 12½ Sgr, III. Classe 7½ Sgr, und von Berlin nach Erkner, hin und zurück, II. Classe 25 Sgr, III. Classe 15 Sgr.

Kinder unter 5 Jahren sind auf dem Platz der Angehörigen frei; Kinder unter 10 Jahren können zwei auf ein Billet reisen. Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei. Ueberfracht wird auf alle Distanzen gleich bezahlt: Von 51 bis 60 ℔ 2½ Sgr, 61 bis 100 ℔ 5 Sgr, 101 bis 200 ℔ 22½ Sgr, 201 bis 300 ℔ 37½ Sgr.

Equipagen zahlen von jedem Punkte der Bahn zum andern 6 ℛ. Reisende im eigenen Wagen zahlen Billets III. Classe. Für ein Pferd

wird 5 Thlr, und für einen Pferdewagen zu 4 Stück 16 Thlr bezahlt, gleichviel, nach welcher Station.

Für Eilfracht werden per Ctr zwischen Berlin und Fürstenwalde, oder zwischen Fürstenwalde und Frankfurt 11 Sgr, und für jede weitere Beförderung 17 Sgr bezahlt. — Der Gütertransport wird per Ctr berechnet: a) Zwischen Berlin und Fürstenwalde oder zwischen Fürstenwalde und Frankfurt Extraclasse 10½ Sgr, I. Classe 5½ Sgr, II. Classe 4¼ Sgr, III. Classe 3½ Sgr. b) Für jede weitere Beförderung Extraclasse 16 Sgr, I. Classe 8½ Sgr, II. Classe 6 Sgr, III. Classe 5 Sgr. Für Abholen und Zuführen 6 ₰ per Ctr. — Mit den Güterzügen werden auch Personen in II. und III. Classe befördert. — Die Güterzüge halten außer obigen Stationen noch bei acht Anhaltsstellen. Sämmtliche Stationen lieegn der Reihe nach von Berlin entfernt, wie folgt: Rummelsburg ½ Meile, Cöpnick 1½, Friedrichshagen 2¼, Erkner 3¼, Hangelsberg 5, Fürstenwalde 6¼, Berkenbrück 7¼, Briesen 8¼, Jacobsdorf 9, Pilgram 9½, Rosengarten 9¾, Ruhnen 10½, und Frankfurt 10¾ Meilen. Die Fahrzeit ist eine Stunde länger, als bei den Personenfahrten, und beträgt 3 Stunden 47 Minuten. Die Fahrpreise bis zu diesen Anhaltsstellen sind dieselben, wie die der nächstfolgenden Station. — Pakete unter 40 ℔ unterliegen dem Postzwang, eben so die Briefe, welche in eigenen Postwagen befördert werden. — Der Viehtransport findet zu folgenden Preisen Statt, gleichviel, nach welcher Station: 1 Mastochs 2 Thlr 7½ Sgr, 1 Rindvieh von 5 Ctr 1 Thlr 22½ Sgr, 1 Kalb 15 Sgr, 1 Schwein 20 Sgr, 1 Ferkel 10 Sgr, 1 Schaf 5 Sgr, 1 Hund 15 Sgr, 1 Treibers-Hund 5 Sgr, Geflügel per Ctr 15 Sgr. Viehtreiber haben Billets III. Classe zu lösen.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 23. Oktober 1842 war:

<table>
<tr><th>Jahr.</th><th>Personen.</th><th>Einnahme.</th><th>Güter.</th><th>Einnahme.</th><th>Gesammt-Einnahme.</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Thlr</td><td>Ctr</td><td>Thlr</td><td>Thlr</td></tr>
<tr><td>1842</td><td>35,461</td><td rowspan="2">246,402</td><td>56,686</td><td rowspan="2">79,352</td><td rowspan="2">340,374</td></tr>
<tr><td>1843</td><td>247,228</td><td>339,600</td></tr>
<tr><td>1844</td><td>232,557</td><td>215,203</td><td>302,239</td><td>63,938</td><td>300,701</td></tr>
</table>

Im Jahr 1844 sind noch, außer vorstehenden, 15,201 Ctr Eilfracht und 736 Equipagen befördert worden. — Die Actionäre erhielten pro 1844 außer den gewöhnlichen 5 % Zinsen noch 1¾ % Dividende, also in Summe 6¾ %.

24. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

(Breslau-Liegnitz.)

Zugskarte bei D.-Z. 25. *)

Zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Breslau wurde unter der Benennung „Niederschlesisch-Märkische-Eisenbahn-Gesellschaft" ein Actienverein für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche sich an die berlin-frankfurter Bahn anschließt, gebildet. — Das erforderliche Capital wurde vorläufig zu 8 Millionen Thaler angenommen. Von diesem Capital übernimmt der Staat den siebenten Theil in runder Summe mit 1,150,000 ₰ an Actien, welche mit den übrigen Actien gleiche Rechte haben, die anderen sechs Siebentel in runder Summe von 6,850,000 ₰ wurden im Wege der Actien-Zeichnung durch Privaten aufgebracht. — Während der Bauzeit bis zum Schlusse desjenigen Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb gesetzt wird, werden die auf die Actien geleisteten Einzahlungen mit 4 % jährlich verzinset. Sollte die Bahnanlage mehr oder weniger als 8 Millionen Thaler betragen, so betheiligen sich der Staat und die Gesellschaft in demselben Verhältniß wie oben, nämlich zu 1/7 und 6/7 des Betrages. — Der Staat garantirt den Actionären 3½ % Zinsen und gestattet einen etwaigen Gewinn bis zu 5 %; vom Ueberschuß über 5 % fließen 1/3 in die Staatskasse, welche zur Einlösung von Privat-Actien bestimmt sind; die andern 2/3 fallen den Actionären ebenfalls zu. — Sobald sämmtliche Actien vom Staate durch Einlösung zum Courswerthe erworben sind, wird die Bahn und das Betriebsmaterial nebst dem gesammten Zubehör, einschließlich des Reservefonds, mit sämmtlichen Activis und Passivis alleiniges Eigenthum des Staates.

Am 28. August 1843 wurde der Bau der Strecke zwischen Breslau und Liegnitz begonnen und ist am 18. October 1844 vollendet und feierlich eröffnet worden. — Es ist ferner sichere Aussicht vorhanden, daß die Strecke zwischen Liegnitz und Bunzlau im Herbste 1845, die Linie zwischen Bunzlau und Frankfurt im Herbste 1846, und auch die Zweigbahn nach Görlitz im Herbste 1847 vollendet werden.

Die Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Gesellschaft erfolgte am 27. November 1843; also erst 3 Monate nach dem Beginn des Baues.

Beschreibung der Bahnlinien und Bezeichnung der Stationen.

Die Hauptbahn zur Verbindung Berlins mit Breslau zieht in einer Länge von 36,87 Meilen von Frankfurt ab über Finkenheerd, Fürsten-

*) Nach erfolgter Eröffnung einer weiteren Bahnstrecke wird eine vollständige Zugskarte zwischen Breslau und Frankfurt nachgeliefert werden.

berg, Neuzelle, Guben, Sommerfeld, Gassen, Sorau, Halbau, Kohlfurt, Bunzlau, Hainau, Liegnitz, Maltsch und Lissa nach Breslau. Die Anschlußbahn an die sächsisch-schlesische Bahn führt in einer Länge von 3,75 Meilen, von dem Anschlußpunkte bei Kohlfurt über Penzig und Hennersdorf nach Görlitz. Beide Bahnen erhalten mithin eine Länge von 40,62 Meilen. — Auf der Linie von Frankfurt bis Breslau liegen von dieser Bahn 16,65 Meilen im Steigen, 11,78 Meilen im Fallen und 8,44 Meilen horizontal; auf der Linie von Kohlfurt nach Görlitz 2,2 Meilen im Steigen, 1,3 Meilen im Fallen und 0,25 Meilen horizontal. Doch ist in Ansehung der ersteren Linie nur für ganz kurze Strecken ein Verhältniß von 1 : 200 erforderlich, während sonst für die ganze Linie von Frankfurt bis Breslau das Steigungsverhältniß von 1:300 normirend ist. In Betreff der zweiten Linie mußte dagegen durchgehends das Steigungsverhältniß von 1:200 zu Grunde gelegt werden, da hier dessen ungeachtet noch sehr bedeutende Erdarbeiten erforderlich sind. — Nach den Richtungsverhältnissen liegen von der Linie zwischen Frankfurt und Breslau 29,57 Meilen in gerader Richtung, und 7,3 Meilen in Bögen; so wie von der Linie zwischen Kohlfurt und Görlitz 2,63 Meilen in gerader Richtung, und 1,12 Meilen in Bögen. Der kleinste Krümmungshalbmesser hat noch eine Länge von 300 und der größte von 1000 Ruthen. — Zur Ordnung des Baubetriebes ist die ganze Bahnstrecke in 6 Abtheilungen zerlegt; nämlich:

I.	Von Frankfurt a. O. bis Guben	13,365	Ruth.	=	6,682	pr. Meil.
II.	„ Guben bis Halbau . .	18,143	„	=	9,070	„ „
III.	„ Halbau über Kohlfurt bis Bunzlau	13,400	„	=	6,700	„ „
IV.	„ Bunzlau bis Liegnitz . .	12,037	„	=	6,018	„ „
V.	„ Liegnitz bis Breslau . .	16,807	„	=	8,400	„ „
VI.	„ Kohlfurt bis Görlitz . .	7,505	„	=	3,750	„ „
	Gesammtlänge	81,257	Ruth.	=	40,620	pr. Meil.

= 68,86 Wegstunden = 41,32 geogr. Meilen.

Bahnhöfe werden auf der Strecke von Frankfurt bis Liegnitz und von Kohlfurt bis Görlitz an folgenden Orten angelegt: bei Frankfurt in Verbindung mit dem jetzigen Bahnhofe, bei Fürstenberg, Neuzelle, Guben, Sommerfeld, Sorau, Kohlfurt, Halbau, Rauscha, Siegersdorf, Bunzlau, Haynau und Görlitz.

Construction der Bahn und bedeutende Bauwerke.

Das Planum wird 25 Fuß breit für 2 Geleise gebaut, von denen jedoch vorerst nur das eine ausgeführt wird. Die Construction des Oberbaues geschieht mittelst Lang- und Querschwellen; die Befestigung der angewendeten Vignolschienen, welche 18 — 19 Pfund per Fuß wiegen, wird durch Unterlageplatten, Oberbleche, Holzschrauben und Hakennägel bewirkt. Die Spurweite ist zu 4 Fuß 8½ Zoll englisch, festgesetzt. — Die Erdmassen, welche zu bewegen sind, betragen im Ganzen 1,833,809 Schachtruthen, auf einer Bahnlänge von 63,367 laufenden Ruthen. Die

Bekleidung der Dossirungen beträgt 203,871 □ Ruthen. — Auf der ganzen Bahn kommen nahe an 1100 Viaducte, Brücken und Durchlässe vor. Die 5 größten Viaducte oder Brückenbauwerke, welche auf der Bahnlinie vorkommen, nämlich über die Neiße bei Görlitz, über den Bober bei Bunzlau, über den Queis bei Siegersdorf, über die Neiße bei Guben und über ein Seitenthal der Neiße bei Hennersdorf, nehmen allein einen Kostenaufwand von etwa $1^1/_4$ Millionen Thaler in Anspruch. Von diesen Bauwerken ist der Viaduct bei Görlitz überhaupt als das vornehmste Bauwerk der ganzen Bahn zu betrachten. Derselbe überschreitet das Thal der Neiße in einer Höhe von $113^1/_4$ Fuß von der Sohle des Pfeilers bis zur Höhe der Fahrbahn, und besteht aus 31 Oeffnungen, welche eine Länge von 1500 Fuß einnehmen. — Der Viaduct über das Boberthal bei Bunzlau erhält eine Gesammtlänge von 1550 Fuß, und wird 72 Fuß über den gewöhnlichen Wasserstand des Bobers hoch und besteht aus 5 Bogengruppen mit 35 Oeffnungen, und schließt mit seinen Widerlagern an einen 56 Fuß hohen Erddamm an. Im Ganzen sind 75 größere Brücken und 903 kleinere Brücken und Durchlässe zu erbauen. Wegeübergänge in gleicher Ebene mit der Bahn sind 604 Stück auszuzuführen.

Die Leitung der gesammten Baugeschäfte ist dem königl. Bauinspector Herrn Henz übertragen, der als technischer Director an die Spitze des Baupersonals gestellt ist, und am 1. September 1843 seine Functionen angetreten hat.

Der Kostenanschlag für das ganze Bahnunternehmen beläuft sich auf:

1)	Die technischen Vorarbeiten	65,819 ℛ︀
2)	Grunderwerb und Nutzungsentschädigung . . .	918,118 „
3)	Erdarbeiten zur Herstellung des Planums . . .	2,382,231 „
4)	Viaducte, Brücken und Durchlässe	2,592,298 „
5)	Wegeübergänge, Wärterbuden, Barrieren ꝛc. . .	236,140 „
6)	Der Oberbau (das Schienengeleise)	2,694,221 „
7)	Anlegung der Bahnhöfe und Anhaltsorte . . .	823,355 „
8)	Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen . . .	992,000 „
9)	Für Inventar ꝛc. (Tit. Insgemein)	81,734 „
10)	Kosten der Bauführung nebst Instrumenten . .	250,875 „
11)	Kassenverwaltung und Rendanturgebühren . . .	26,000 „
12)	Allgemeine Verwaltungs= und Bureaukosten . .	50,000 „
13)	Fonds für extraordinäre Ausgaben	50,000 „
14)	4 % Zinsen des Anlage=Capitals während der Bauzeit	450,492 „
	Summe	11,613,283 ℛ︀

Nach der königlichen Bestätigungsurkunde vom 27. November 1843 ist vorläufig ein Capital von 8,000,000 für die Strecke zwischen Breslau und Frankfurt, und von 2,000,000 für die Anschlußbahn an die sächsische Grenze festgesetzt worden. Bis Ende 1844 waren bereits 4,000,000 ℛ︀ verausgabt. Die Actien haben à 400 ℛ︀ Nennwerth.

Von den Städten, welche die Bahn berührt, werden namhafte Beiträge geleistet; Frankfurt zahlt 50,000 ℛ︀ zum Bahnbau, und die Städte Breslau, Bunzlau, Görlitz, Guben, Heinau, Liegniz und Sorau geben theils die erforderlichen Gemeinde=Ländereien unentgeldlich her, theils überlassen sie ihre Steinbrüche und Kiesgruben zur freien Benutzung, und räumen die Bahnlinie in ihren Waldungen.

Der Vertrag über eine Vereinigung der berlin=frankfurter mit der niederschlesisch=märkischen Eisenbahn=Gesellschaft hat in der am 17. April 1845 stattgefundenen General=Versammlung der Actionäre der letztern die Genehmigung derselben erhalten, und es ging hiernach mit dem 1. Juli 1845 der Betrieb auf der berlin=frankfurter Eisenbahn an die niederschlesisch=märkische Eisenbahn=Gesellschaft über. Man sehe hierüber den Artikel Berlin=Frankfurt, Seite 152.

Nach einem mit der königlich sächsischen Regierung unterm 24. Juli 1843 geschlossenen Staats=Vertrage ist der niederschlesisch=märkischen Eisenbahn=Gesellschaft die Aufgabe gestellt worden, eine Eisenbahnverbindung nicht nur zwischen Berlin und Breslau, sondern auch zwischen den genannten Städten und Görlitz, zum Anschlusse an die sächsisch=schlesische Eisenbahn zu bewerkstelligen. Die Richtung dieser Bahn geht von Görlitz über Reichenbach, Löbau, Bautzen, Bischofswerda, Radeberg nach Dresden= (Neustadt). Die Länge der ganzen Linie wird etwa 15 Meilen betragen, und ist zu 6 Millionen ℛ︀ veranschlagt. Der Bahnhof zu Görlitz wird für beide Gesellschaften gemeinschaftlich angelegt.

Für die Ausführung einer Zweigbahn von Glogau über Quaritz, Sprokau und Sagan, zum Anschluß an die niederschlesisch=märkische Eisenbahn, hat sich 1843 eine besondere Gesellschaft gebildet. — Die Bahn wird etwa 9 Meilen lang werden, und ist zu 1,350,000 ℛ︀ veranschlagt. Der Kreuzungspunkt von beiden Bahnen wird bei Sorau oder Hansdorf angelegt werden.

Eine weitere Zweigbahn von Glogau bis Liegnitz ist in Aussicht gestellt, wenn die Hauptbahn ausgeführt seyn wird.

Ferner sollen die Bahnhöfe der niederschlesisch=märkischen und der oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau durch eine Pferdebahn in Verbindung gebracht werden, um den Verkehr zwischen beiden Bahnen zu erleichtern.

An Betriebsmitteln sind vorläufig angeschafft worden: 8 Locomotiven nebst Tender, 18 Personenwagen I. und II. Classe, 8 Personenwagen I. und III. Classe, 28 Personenwagen III. Classe, 6 Gepäckwagen, 10 achträderige Güterwagen, 30 offene Lastwagen und 2 Pferdewagen. — Bestellt wurden ferner: 10 Locomotiven nebst Tender, 34 Lastwagen, 4 Schweine= und 4 Pferdewagen.

Täglich werden 3 Fahrten in jeder Richtung gemacht, mit denen auch Equipagen, Pferde, Hunde und Eilgüter befördert werden.

Tarif für die Beförderung von Personen und Gepäcküberfracht.

Von **Breslau** nach	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	25 ℔ Gepäck-Ueberfracht.
		St. M.	Sgr	Sgr	Sgr	Sgr
Lissa	1,50	— 15	10	6	4	1
Nimkau	3	— 33	17½	12	7½	1½
Neumarkt . . .	4,33	— 52	25	17½	10	2
Maltsch	5,33	1. 8	32	20	12½	3
Liegnitz	8,33	1. 50	50	32½	21	4
Von **Liegnitz** nach:						
Maltsch	3	— 34	18	12	7½	1½
Neumarkt . . .	4	— 55	25	17½	10	2
Nimkau . . .	5,33	1. 14	33	22½	14	3
Lissa	6,83	1. 34	42	28	17½	3½
Breslau . . .	8,33	1. 57	50	32½	21	4

Zwischen Liegnitz und Maltsch liegt noch die Haltstelle Parchwitz, nach welcher Personen nur mit dem Zwischenzuge befördert werden. Die Fahrtaxe beträgt 18, 12 und 7½ Sgr, wie bis zur nächsten Station. Kinder unter 2 Jahren, welche noch getragen werden, sind frei. Ein Kind von 2—12 Jahren kann mit seinem Billet in der zunächst höheren Classe fahren. Zwei Kinder von 2—12 Jahren auf 1 Billet III. Classe, und für ein Kind und eine erwachsene Person ist für die III. Classe nur 1 Billet II. Classe zu lösen. — Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei und kann außerdem kleinere Gegenstände bis zu 10 ℔ Gewicht mit sich führen. Das Uebergewicht wird von 25 zu 25 ℔ nach obiger Taxe berechnet.

Tarif für den Transport von Equipagen, Pferden und Hunden.

Von Breslau nach:	Wagen. I. Classe.	Wagen. II. Classe.	Pferde. 1 Stück.	Pferde. 2 Stück.	Pferde. 3 Stück.	Pferde. 4 Stück.	1 Hund.
	Rthlr	Rthlr	Rthlr	Rthlr	Rthlr	Rthlr	Sgr
Nimkau . . .	—	—	—	—	—	—	5
Maltsch . . .	$3^5/_6$	3	$3^1/_2$	$5^1/_2$	$7^1/_2$	$9^1/_2$	$7^1/_2$
Liegnitz	$5^5/_6$	$4^1/_2$	5	8	11	14	10
Von Liegnitz nach:							
Maltsch . . .	$2^1/_3$	$1^5/_6$	$2^1/_2$	$3^1/_2$	$4^1/_2$	$5^1/_2$	5
Nimkau	—	—	—	—	—	—	$7^1/_2$
Breslau . . .	$5^5/_6$	$4^1/_2$	5	8	11	14	10

Reisende im eigenen Wagen zahlen nach dem Personentarif II. Classe und auf den äußeren Sitzen III. Classe. — Zur I. Classe Wagen gehören alle zwei und viersitzigen Kutschen mit unbeweglichem Verdeck und zur II. Classe alle anderen leichten Wagen. — Pferde ohne Führer werden nicht angenommen; die Führer müssen während der Fahrt bei den Pferden verbleiben und haben Billete III. Classe zu lösen. — Für die Beförderung eines Hundes nach dazwischen liegenden Anhaltestellen ist der Betrag bis zur nächstfolgenden Station zu entrichten. — Eilgüter werden mit den Personenzügen befördert, die Taxe beträgt per Ctr von Breslau nach Lissa $1^1/_2$ Sgr, Nimkau 3 Sgr, Neumarkt 4 Sgr, Maltsch 5 Sgr, Liegnitz 8 Sgr, und von Liegnitz nach Maltsch 3 Sgr, Neumarkt 4 Sgr, Nimkau $5^1/_2$ Sgr, Lissa 7 Sgr, Breslau 8 Sgr. Pakete unter 40 Pfd und Geldsendungen unterliegen dem Postzwange.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 19. October bis Ende 1844 betrug: 24,494 Personen und hat mit Einschluß der Ueberfracht an Passagiergepäck, so wie für Beförderung von Eilgütern, Equipagen, Pferden und Hunden u. s. w. eine Einnahme von 16,506 Rthlr gebracht. Die Betriebs-Ausgaben machten 15,212 Rthlr, mithin blieb Ueberschuß 1294 Rthlr.

Breslau-Oppeln. Liegnitz. Freyburg

Bolkenhayn
Blumenau
Kohnstock
Reichenau
Hohenfriedeberg
Jauer
Mertschütz
Rosen
Wahlstadt
Kunitz
Parchwitz
Diebau
Leubus
Maltsch
Regnitz
Wohlau
Dirnfurt
Rohm
Gr. Baudis
Striegau
Dambritsch
Mays
Sultbrunn
Freyburg
Waldenburg
Königszelt
Charlottenbrunn
Schweidnitz
Neumarkt
Pirschau
Kostenblut
Ingramsdorf
Nimkau
Auras
Lissa
Canth
Kapsdorf
Schalkau
Kotwitz
Hochkirch
Hunern
Mersdorf
Faulbrück
Steinseifersdorf
Zobten
Reichenbach
Schlaupitz
Jordansmühle
Kl. Tinz
Breslau
Heidersdorf
Nimptsch
Rothschloss
Lohe
Bohrau
Frankenstein
Thauer
Cattern
Margareth
Hundsfeld
Oels
Thomasks
Leisewitz
Strehlen
Ohlau
Klarenkranst
Münsterberg
Wansen
Lorenzberg
Lindenau
Kamnig
Zindel
Seifersdorf
Stephansdorf
Grottkau
Brieg
Oder
Michelwitz
Minkowsky
Namslau
Bernstadt
Minken
Neisse
Bösdorf
Michelau
Lossen
Pramsen
Löwen
Hennersdorf
Gr. Mahlendorf
Neunz
Karlsmarkt
Dammer
Falkenberg
Schurgast
Friedland
Karlsruhe
Stober
Steinau
Brande
Goppowitz
Kupp
Kreuzburg
Kujau
Tillowitz
Zülz
Annunna
Gr. Döbern
Friedrichthal
Carlsruhe
Ellguth
Oppeln

31° 34° 35° 51°

1 ½ 0 1 2 3 4 5 6 Geogr. Meilen

23. Breslau = Freiburg = Schweidnitz.

Mit Zugskarte.

Diese Bahn hat den Zweck, durch die Verbindung Breslaus mit Freiburg und Schweidnitz die Ebene Schlesiens mit dem Gebirge in nähere Berührung zu bringen; sie dient besonders zu Materialtransporten vom Gebirge herab, und zu Lustfahrten nach dem Zobtenberge, dem Badeorte Salzbrunn und in die Sudeten. — Im Jahre 1836 wurde die erste Idee zu diesem Unternehmen gefaßt. Die erste Linie entwarf der Ingenieur-Hauptmann v. Köckritz, und die Ausführung der speciellen Nivellements übernahm der Ober-Ingenieur Zimpel. — Nachdem Alles vorbereitet, der Kostenanschlag auf 2,000,000 ₰ berechnet und diese Summe gezeichnet war, erfolgte am 9. October 1841 die vorläufige Genehmigung der Bahn. Hierauf wurde der Ober-Ingenieur Cochius aus Berlin angestellt, der sogleich die Prüfung des bisherigen Bauplans vornahm, und zum Theil wesentliche Veränderungen machte. Nach dem bis Ende November beendeten vollständigen Nivellement lieferte Herr Cochius die genauen Kostenanschläge, deren Summe auf nur 1,499,000 ₰ festgestellt war. — Bis Ende Februar 1842 wurde die ganze Summe von 1,500,000 ₰ gedeckt, und im Mai die erste Einzahlung von 10 % ausgeschrieben, welche auch pünktlich einging. Am 23. Februar 1843 erfolgte die allerhöchste Bestätigung der Statuten.

Die Zugsrichtung der Bahn geht von Breslau in der Nähe der Nicolai-Vorstadt in gerader Linie auf Kanth zu, überschreitet die Lohe nahe vor Gräbschen und dem Dorfe Schmolz, und die Weistritz an der Jürt'scher Mühle. Von hier zieht die Linie nördlich an Kanth vorüber, in der Richtung der Orte Zaukwitz, Struse und Metkau, zwischen der Weistritz und dem striegauer Wasser, und erreicht unter dem Dorfe Borganie den Fuß der Vorhöhen des Gebirges. Zum Rücken dieser Vorhöhen zieht die Bahnlinie ansteigend durch das Tarnauthal, und senkt sich alsdann südwestlich bis Borganie. Von hier führt die Bahn alsdann bei Ingramsdorf über Freudenthal, Conradswaldau, Saarau, Peterwitz, auf dem rechten Ufer der Polsnik durch die Colonie Neu-Jauernick bei Zirlitz, Polsnitz vorüber nach Freiburg. Auf der Höhe von Neu-Jauernik verzweigt sich die Flügelbahn nach Schweidnitz mit der Hauptbahn. Der hier errichtete Bahnhof führt durch Cabinets-Ordre vom 1. September 1843 den Namen Königszelt, zur Erinnerung an die bunzelwitzer Lagerzeit, während welcher im Jahr 1761 das Zelt Friedrichs des Großen in der Nähe dieses Platzes gestanden hat. Die Zweigbahn nach Schweidnitz durchzieht noch 5 Feldmarken, nämlich Bunzelwitz, Trunkendorf, Sabischdorf, Schweidnitz und Schönbrunn.

Steigungsverhältnisse.

a) Breslau = Freiburg.

300	Ruth.	1 : 516 St.
530	„	1 : 1124 „
1050	„	1 : 345 „
1200	„	1 : 1846 „
290	„	1 : 619 „
230	„	1 : 500 „
560	„	1 : 846 „
660	„	1 : 200 „
610	„	1 : 383 „
300	„	1 : 620 „
210	„	1 : 242 „
5940	Ruthen Transport.	

5940	Ruth. Transport.	
270	„	1 : 492 St.
550	„	1 : 200 „
310	„	1 : 1483 „
3190	„	1 : 210 „
2080	„	1 : 208 „
2860	„	horizontal.
15,200	Ruthen Hauptbahn.	

b) Königszelt = Schweidnitz.

515	Ruth.	1 : 4197 St.
967	„	1 : 300 „
800	„	horizontal.
2282	Ruthen Zweigbahn.	

Beide Bahnen messen demnach 17,482 Ruthen = 65,835 Meter = 14,81 Wegstunden = 8,89 deutsche Meilen.

Sämmtliche gerade Linien messen 14,313 Ruthen, und die Curven 3169 Ruthen. — Die Curven haben Halbmesser von 250 bis 1000 Ruth. Länge. — Die Steigung der Bahn von Breslau bis Freiburg ist sehr bedeutend und beträgt 477 Fuß. Diese Höhe soll 862 Fuß über der Ostsee liegen.

Das Terrain für die Anlage ist für eine Doppelbahn erworben worden, jedoch der Bahndamm erst vorläufig für ein Geleise mit einer verhältnißmäßigen Anzahl von Ausweichungen hergestellt worden. Die Kronenbreite des jetzigen Bahndamms ist 15 Fuß, in den Auffüllungen mit 1½ und in Abträgen mit 1füßiger Böschung. Die Erdarbeiten betragen auf der Hauptbahn von Breslau bis Freiburg 236,649 Schachtruthen à 144 Cubikfuß, und die auf der Zweigbahn 34,083 Schachtruthen. — Die bedeutendsten Bauten in der Bahn sind die beiden Lohebrücken, jede mit 60 Fuß Oeffnung, und die 3 Brücken im Weistritzthale, von 50 — 150 Fuß Oeffnung, welche auf massiven Wiederlagen und Mittelpfeilern hölzerne Fahrbahnen erhalten haben. Außerdem sind noch 187 kleinere Brücken und Durchlässe vorhanden.

Die Construction des Oberbaues ist nach dem belgischen System eingerichtet. Die Spurweite beträgt 4 Fuß 6⅞ Zoll preuß. Maß. Zum Geleise sind Vignolschienen von 60 ℔ per Yard Gewicht angewendet; diese ruhen auf eichenen Querschwellen, sind durch Hakennägel befestigt und am Zusammenstoß durch Unterlagsplatten gesichert. Die Querschwellen wurden durch Kies fundamentirt.

Die bedeutendsten Bahnhöfe sind zu Breslau und Freiburg; auf dem letzteren geschieht die Bereitung der Coaks in 12, zu zwei Satz vereinigten Oefen.

Das Planum der Hauptbahn war bereits am Schlusse des Jahres 1842 in seiner ganzen Ausdehnung hergestellt; ebenso das der Zweigbahn bis zum äußern Rayon der Festung Schweidnitz, 'mit der ursprünglich

dafür angenommenen 1½füßigen Böschung ausgeführt. Von hier an bis zur Stadt sollen jedoch aus Rücksicht für die Fortification 6 — 32fache Böschungen in Anwendung kommen; durch diesen höchst kostspieligen Umstand ist die Vollendung der Zweigbahn bedeutend verzögert und eine gleichzeitige Eröffnung derselben mit der Hauptbahn unmöglich geworden. — Es ist die Absicht, die Bahn von Schweidnitz nach Frankenstein zu verlängern, wohin, einem neuen Projecte zufolge, eine Zweigverbindung von Neiße aus angelegt werden soll. — Eine Ausdehnung des Unternehmens auf eine Zweigbahn von Freiburg über Waldenburg nach den bedeutendsten Kohlengruben ist beschlossen worden. Die Anlagekosten sind zu 500,000 ℛ︀ℳ︀ veranschlagt. Der Betrieb auf der Bahn soll durch Pferde bewirkt werden.

Während des Baues ergab sich, daß die veranschlagten Geldmittel zur gänzlichen Vollendung der Bahn nicht ausreichten, weshalb am 11. December 1843 der Beschluß gefaßt wurde, das Grundcapital um 400,000 ℛ︀ℳ︀ durch Creirung von Prioritäts=Actien zur Vollendung der Zweigbahn nach Schweidnitz und zur Vervollständigung und Erweiterung des Betriebsmaterials zu vermehren.

Anlage- und Einrichtungskosten nach dem Rechnungsabschluß vom 31. März 1844.

1) Erdarbeiten	238,322 ℛ︀ℳ︀
2) Brücken und Durchlässe	71,220 „
3) Oberbau (Schienengeleise)	488,709 „
4) Wegeübergänge, Wärterhäuser und Telegraphen	49,152 „
5) Güterentschädigung	198,417 „
6) Hauptverwaltung und Aufsichtskosten	37,260 „
7) Bahnhöfe und Gebäude	281,910 „
8) Bau=Utensilien	18,589 „
9) Vorarbeiten, Pläne ꝛc.	7,812 „
10) Unbestimmte Ausgaben	8,012 „
11) Locomotiven und Wagen	206,182 „
12) Betriebskosten vor Eröffnung der Bahn . . .	2,002 „
13) Uniformirung des Beamten=Personals	4,078 „
14) Verzugszinsen während des Baues	57,247 „
Summe	1,668,912 ℛ︀ℳ︀

Finanzverhältnisse.

Vorstehende Kosten wurden gedeckt durch:

I. 7500 Stamm=Actien=Capital à 200 ℛ︀ℳ︀ zu 4 %	1,500,000 ℛ︀ℳ︀
II. 2000 Prioritäts=Actien à 200 ℛ︀ℳ︀ zu 4 % . .	400,000 „
Zusammen	1,900,000 ℛ︀ℳ︀
Hiervon obiges Baucapital in Abzug	1,668,912 „
Verbleiben	231,088 ℛ︀ℳ︀
Dazu kommen noch 2 % Agio auf 1500 Prioritäts=Actien	6,000 „
Mithin blieben zur gänzlichen Herstellung der Bahn noch disponibel.	237,088 ℛ︀ℳ︀

Die Tilgung der Prioritäts-Actien ist auf 2000 ℛ nebst Zinszuschlag festgestellt. Der Reserve-Fonds darf $1/_5$ des Capitalfonds nicht übersteigen.

Nach einem Berichte der Direction in der Generalversammlung vom 28. Mai 1845 sind zur Deckung aller Baukosten, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel und Bildung eines nothwendigen Betriebsfonds noch 170,000 ℛ erforderlich. Ferner für die waldenburger Zweigbahn 500,000 ℛ; also in runder Summe 700,000 ℛ. Es wurde hierauf von der Gesellschaft der Beschluß gefaßt, diese Summe durch 3500 Stück Stamm-Actien aufzubringen. — Die Inhaber der ursprünglichen Stamm-Actien sind berechtigt, neue Actien gegen Einzahlung des Nominalbetrages zu übernehmen.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: 9 Locomotiven nebst Tender, 2 Personenwagen **I.** Classe, 31 **II.** Classe, 31 **III.** Classe, zusammen für 2418 Personen. 52 Gepäck = und Lastwagen, 1 Pferdewagen, 1 Viehwagen und 2 Schneepflüge. Im Ganzen also 120 Fahrzeuge verschiedener Art, welche theils 4 und 6 Räder haben.

Die Locomotiven verbrauchten an Brennmaterial: Coaks und Holz im Werth von 27 Sgr 10 ₰ per Meile, und an Putz = und Schmiermaterial 5 Sgr 3 ₰.

Die Bahn von Breslau bis Freiburg ist am 28. October 1843, und die Zweigbahn von Königszelt nach Schweidnitz am 20. Juli 1844 eröffnet worden.

Täglich werden 3 Fahrten in jeder Richtung gemacht, deren Dauer 2 Stunden beträgt. Im Sommer findet am Sonntag und Mittwoch außerdem noch eine Extrafahrt Statt.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Von **Breslau** nach	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	Sgr	Sgr	Sgr
Schmolz	2.	— 19	—	8	4
Kanth	2,83	— 37	16	11	7
Ingramsdorf	4,86	1. 14	28	19	12
Königszelt	6,70	1. 44	39	26	17
Freiburg	7,73	2 —	45	30	20
Schweidnitz	7,86	2 —	45	30	20
Von **Freiburg u. Schweidnitz** nach					
Königszelt	1,03	— 21	8	6	4
Ingramsdorf	2,87	— 56	18	12	8
Kanth	4,90	1. 28	30	20	13
Breslau	7,73	2 —	45	30	20

Von den Haltstellen Schmolz, zwischen Breslau und Kanth, und Mettkau, zwischen Kanth und Ingramsdorf zahlt die Person bis zur nächsten Station II. Classe 8 Sgr und III. Classe 4 Sgr. Kinder unter 2 Jahren sind frei, diejenigen unter 10 Jahren können zwei auf 1 Billet reisen. — Reisende im eigenen Wagen zahlen Billets II. Classe, auf den äußeren Sitzen III. Classe.

Tarif für Gepäcküberfracht und Equipagen.

50 ℔ Gepäck sind frei.	Gepäck in Pfund.				Wagen.	
	51 bis 70	71 bis 90	91 bis 110	111 bis 130	I. Cl.	II. Cl.
	Sgr	Sgr	Sgr	Sgr	Thlr	Thlr
Breslau nach Canth	3	4	4	5	5	3
„ „ Ingramsdorf	5	5	6	7	5	3
„ „ Königszelt	7	8	9	10	7	5
„ „ Freiburg u. Schweidnitz	8	9	10	11	7	5
Canth nach Ingramsdorf	2	2	3	3	5	3
„ „ Königszelt	4	4	5	6	5	3
„ „ Freiburg u. Schweidnitz	5	5	6	7	7	5
Ingramsdorf nach Königszelt	2	2	3	3	5	3
„ „ Freiburg und Schweidnitz	3	4	4	5	5	3
Königszelt nach Freiburg und Schweidnitz	2	2	3	3	5	3

Zur I. Classe Wagen gehören alle schweren Reisewagen, und zur II. Classe leichte Wagen.

Frachtgüter werden nach 6 Classen versendet, und zahlen von Breslau bis Freiburg; A pr. Tonne 10 Sgr, B pr. Ctr 2 Sgr 6 Pf, C pr. Ctr 4 Sgr, D pr. Ctr 5 Sgr, E pr. Ctr 6 Sgr 6 Pf, F pr. Ctr 16 Sgr. Nach Zwischenstationen im Verhältniß.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 29. October 1843 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		Thlr	Ctr	Thlr	Thlr
1843	36,103	11,957	1,173	556	21,898
1844	249,896	109,226	296,817	29,726	138,952

26. Oberschlesische Eisenbahn.

(Breslau-Oppeln.)

Zugskarte bei O.-Z. 25.

Im Jahre 1836 bildete sich eine Gesellschaft, welche den Bau einer Eisenbahn von Breslau zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte. Nachdem am 16. August 1837 die Vorarbeiten begonnen, welche jedoch, durch verschiedene Umstände verzögert, erst im Frühjahr 1840 vollendet waren, wurde am 1. Juni desselben Jahres der Actionär-Entwurf und Kostenanschlag einer Generalversammlung vorgelegt. Es wurde hierauf von derselben der Beschluß gefaßt, für die Errichtung einer, von Breslau über Oppeln nach Berun führenden Eisenbahn, zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, eine Gesellschaft definitiv zu constituiren, und das für die Ausführung der Bahn erforderliche Capital auf 3,000,000 ℛ festzusetzen. — Im Anfange des Jahres 1841 wurde eine Untersuchung der technischen Vorarbeiten durch den Ober-Ingenieur der berlin-anhaltischen Eisenbahn, Herrn Rosenbaum, vorgenommen, welche ein sehr befriedigendes Resultat ergab. — Nachdem am 22. März 1841 das Statut berathen und vollzogen, und bereits am 24. März zur Anlage einer Eisenbahn von Breslau über Ohlau, Brieg, Oppeln durch Oberschlesien nach der Landesgränze, zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, vorbehaltlich der Bestimmung über die für die Bahnstrecke von Oppeln bis zur Landesgrenze anzunehmende Richtung, die landesherrliche Zustimmung ertheilt war, erfolgte am 2. August 1841 die allerhöchste Bestätigung. — Die Erdarbeiten und Bauten waren bereits in Angriff genommen, und wurden bis zum 15. September 1841 durch den Ober-Ingenieur Manger geführt, dessen Stelle von da ab der Ober-Ingenieur Rosenbaum übernahm.

Die Zugsrichtung der Bahn zwischen Breslau und Oppeln folgt im Allgemeinen dem Laufe der Oder, an deren linkem Ufer sich eine von unbedeutenden Anhöhen durchschnittene Ebene befindet, welche für die Anlage ein sehr günstiges Terrain darbot. Die Bahn ist in 5 Strecken abgetheilt; Bahnhöfe sind 6, nämlich zu Breslau, Ohlau, Brieg, Loffen, Löwen und Scepanowitz bei Oppeln, während der eigentliche Bahnhof bei dieser Stadt, von dem aus die Bahn weiter nach der Landesgrenze führen soll, jenseits der Oder, zwischen der groschowitzer Vorstadt und der Bolkoinsel erbaut wird.

Außer diesen Bahnhöfen sind Anhaltspunkte bei Cattern, 1¼ Meile von Breslau, Leisewitz 2½ Meilen, Heidau 4½ Meilen, Czeppelwitz 9, und Chroscinna 9¾ Meilen; die Fortsetzung der Bahn von Oppeln ist über Kosel und Gleiwitz beschlossen worden; ihre Länge bis Neu-Berun beträgt 35,132 preuß. Ruthen. Die allerhöchste Concession ist bereits ertheilt worden. Diese Bahn soll vorerst nur bis Myslowitz, 2½ Meilen vor Neu-Berun, erbaut werden, nämlich bis zu der Stelle, von der die Zweigbahn nach Krakau abgehen soll. Es sind auf dieser Strecke folgende

Bahnhöfe bestimmt worden: zu Gogolin, $2^3/_4$ Meilen von Oppeln, Kandrzin bei Kosel $5^1/_2$ Meilen, Rudziennietz $7^1/_2$ Meilen, und bei Gleiwitz, 10 Meilen entfernt. Die Bahn wird nach ihrer Vollendung von Breslau bis Myslowitz ungefähr 26, und bis Neu-Berun $28^1/_2$ Meilen betragen, und an dem Verkehr zwischen Breslau, Warschau und Wien wesentlichen Antheil nehmen.

Die Steigungsverhältnisse der vollendeten Bahnstrecke zwischen Breslau und Oppeln sind besonders günstig; es konnte etwa $^1/_5$ der Bahnlänge horizontal gelegt werden, $^1/_2$ in Neigungen von 1 : 1000 bis 1400 und $^3/_{10}$ von 1 : 1000. Die stärksten Steigungen betragen 1 : 300 auf 300 Ruthen, und 1 : 343 auf 293 Ruthen Länge. Die Halbmesser der Curven sind bedeutend, sie messen mindestens 500 Ruthen, die meisten über 1000 Ruthen, wodurch manche Bögen eine große Länge erhalten haben. — Der Bahndamm auf der fertigen Strecke von Breslau bis Scepanowitz bei Oppeln ist mit den erforderlichen Ausweichungen nur für ein Geleise hergestellt, während der Grund und Boden jedoch gleich für zwei Geleise erworben wurde. Die Kronenbreite des Fahrdamms mißt 15 Fuß. Einigermaßen bedeutende Dammarbeiten kommen bis Oppeln nur zwischen Ohlau und Brieg vor, wo einzelne Aufträge bei Giersdorf und Lossen von 18 — 21 Fuß nöthig waren, sodann auch in der Neiße-Niederung, wo der zwischen den beiden Brücken befindliche, 300 Ruthen lange Damm in einer Breite für zwei Geleise ausgeführt werden mußte. Der interessanteste Punkt auf der bis jetzt eröffneten Bahnstrecke ist der Durchstich bei Lossen, über welchen in bedeutender Höhe die Landstraße über einen Viaduct geführt ist. — Die bedeutendsten Bauwerke sind: die Brücke über die Ohlau von 200 Fuß, und über die Neiße von 400 Fuß Länge. Sie haben massive Stirn- und Flügelmauern, hölzerne Mitteljoche, und sind mit starker Decklage von dreifachen verzahnten Trägern erbaut. Außerdem sind noch 103 kleinere Brücken und Durchlässe vorhanden.

Die Construction des Geleises ist, wie folgt: Der Bahndamm hat 15 Fuß Kronenbreite und $1^1/_2$füßige Böschungen. Die Spurweite mißt 4 Fuß $8^1/_2$ Fuß englisch oder 4 Fuß $6^3/_4$ Zoll preuß. Maß. Es sind Vignolschienen angewendet, deren Gewicht 45 ℔ per Yard, oder 15 ℔ per Fuß beträgt; diese sind auf eichene Querschwellen, welche $2^1/_2$ Fuß von Mitte zu Mitte entfernt liegen und durch Kies fundamentirt sind, durch Hakennägel befestigt, und haben an den Stößen schmiedeiserne Platten als Unterlage. Die Fortsetzung des Geleises soll ebenso construirt werden, jedoch werden schwerere Schienen, von 51 ℔ per Yard, in Anwendung kommen.

Von den Bahnhöfen sind der zu Breslau und der zu Brieg hervorzuheben; die übrigen sind nur für das Nothdürftigste eingerichtet.

Der Kostenanschlag für die Strecke von Breslau zum scepanowitzer Bahnhof bei Oppeln war wie folgt gestellt:

1) Erdarbeiten	109,600 ℛ︁
2) Grund- und Nutzungsentschädigungen	75,930 „
3) Brücken und Durchlässe	187,710 „
Transport	373,240 ℛ︁

Transport	373,240 ℛℳ
4) Oberbau der Bahn (Schienengeleise)	641,720 „
5) Wegeübergänge	5,640 „
6) Bahnhöfe und Wärterhäuser	169,600 „
7) Verwaltung und Aufsicht	26,600 „
8) Bau=Utensilien und unbestimmte Ausgaben . .	19,350 „
9) Locomotiven, Wagen, Maschinen ꝛc.	175,000 „
10) Verzugszinsen während des Baues	56,446 „
Summe	1,467,596 ℛℳ

Durch spätere Veränderungen des Baues, welche durch Ministerial=Erlaß angeordnet wurden, ist vorstehender Anschlag überschritten, so daß bis Ende 1843 die Summe von 1,782,973 ℛℳ verwendet war.

Vorstehende Summen sind beigebracht durch:

I. 14,297 Stamm=Actien à 100 ℛℳ zu 4 % . .	1,429,700 ℛℳ
II. 3703 Prioritäts=Actien à 100 ℛℳ zu 4 % .	370,300 „
Summe	1,800,000 ℛℳ

Am 1. Januar 1844 war hiervon noch ein Baufonds von 17,027 ℛℳ vorhanden, welcher für spätere Anschaffungen von Betriebsmaterial ꝛc. verwendet werden sollte.

Der Ueberschuß des ersten Betriebsjahres berechnet sich als Jahres=Dividende und Zinsen zu 4 ℛℳ 24 Sgr 3 ₰.

Finanzverhältnisse.

Das Stamm=Capital beträgt 3,829,700 ℛℳ für die Bahn von Breslau bis Neu=Berun. — Actien sind ausgegeben:

14,297 Actien Litt. A. zu 100 ℛℳ für Breslau=Oppeln	1,429,700 ℛℳ
24,000 Actien Litt. B. zu 100 ℛℳ für Oppeln=Berun	2,400,000 „
3703 Prioritäts=Actien à 100 ℛℳ	370,300 „
Summe	4,200,000 ℛℳ

Bis zum Eintritt einer Dividenden=Vertheilung werden 4 % Zinse gezahlt. Die Actien Litt. A genießen 3½ % prioritätisch, und für Litt. B garantirt der Staat 3½ %, mit Vorbehalt der successiven Ansichbringung der Actien durch Verlosung am 1. Juli jeden Jahres. Sobald der Reinertrag, nach Abzug obiger 3½ %, 5 % des Stamm=Actien=Capitals übersteigt, mithin mehr als 1½ % Dividende gewährt, so kommen nur ⅔ dieses Ueberschusses zur Vertheilung, das letzte Drittel fällt dem Staat zu. Sollte der Staat genöthigt seyn, in drei auf einander folgenden Jahren Zuschuß zu geben, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre 1 % des Stamm=Actien=Capitals übersteigen, so behält derselbe sich die Uebernahme der Administration vor. Uebersteigt dann in drei auf einander folgenden Jahren der Reinertrag 3½ %, so kann die Gesellschaft die Verwaltung wieder selbst übernehmen. — Die Actien Litt. A sind „Breslau 1841“ datirt, jene Litt. B von 1843; erstere sind ursprünglich mit 7 Zinsscheinen, und letztere mit 9 versehen. Die

Zinsscheine sind halbjährlich mit je 2 Thlr, am 1. Januar und 1. Juli, fällig. — Nach Ablauf der Zinsscheine (bei **Litt. A** Ende December 1844, und bei **Litt. B**, Ende December 1847) werden den Actien Dividendenscheine zu $3\frac{1}{2}$ % beigegeben. — Die 3703 Prioritäts-Actien werden jährlich durch 1800 Thlr nebst Zinsenersparniß getilgt. — In der Generalversammlung vom 28. April 1845 ist der Beschluß gefaßt, das Actien-Capital um 1,276,600 Thlr zu erhöhen, und hierzu 12,766 Stamm-Actien unter **Litt. B à** 100 Thlr auszugeben.

Die Transportmittel bestanden Mitte 1844 in Folgendem: 8 Locomotiven nebst Tender, 4 vierräderige Personenwagen **I.** Classe, 8 sechsräderige **II.** Classe, 12 vierräderige **II.** Classe, 34 vierräderige **III.** Classe, 12 sechsräderige **III.** Classe, 10 Gepäckwagen, 42 Güterwagen, 18 Equipagenwagen (diese Transportwagen sind vierräderig), 18 sechsräderige Equipagewagen, 2 Pferdewagen, 2 Viehwagen und 3 Schneepflüge; zusammen 157 Wagen, nebst 6 Erdtransportwagen zum Dienst der Bahn und 4 Postgepäckwagen.

Die Locomotiven verbrauchten pro Meile an Holz im Werth von 20 Sgr 3 Pf, und die Zugkraft kostete pro Meile 1 Thlr 5 Sgr 4 Pf.

Die Bahn wurde eröffnet: am 22. Mai 1842 von Breslau bis Ohlau, am 3. August 1842 bis Brieg, und am 28. Mai 1843 bis Oppeln.

Täglich werden 3 Fahrten von jedem Endpunkte aus gemacht, deren Dauer 3 Stunden beträgt.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Von **Breslau** nach	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	Sgr	Sgr	Sgr
Cattern	1,25	— 20	—	7	$3\frac{1}{2}$
Leisewitz	2,50	— 30	—	14	7
Ohlau	3,25	— 52	25	16	9
Brieg	5,50	1. 30	38	24	14
Lossen	6,75	1. 50	47	30	17
Löwen	7,75	2. 10	54	34	20
Oppeln	10,75	3 —	76	48	28
Von **Oppeln** nach					
Chroszinna	1	— 10	—	7	$3\frac{1}{2}$
Czeppelwitz	2	— 20	—	14	7
Löwen	3	— 40	24	15	9
Lossen	4	1. —	30	18	12
Brieg	5,25	1. 20	38	24	14
Ohlau	7,50	2 —	52	32	20
Breslau	10,75	3 —	76	48	28

Zwischen Ohlau und Brieg liegt noch der Haltpunkt Heidau, nach welchem in II. Classe 7 Sgr und III. Classe 3½ Sgr gezahlt werden.

Ein Kind unter 2 Jahren, das getragen wird, ist frei; zwei Kinder unter 10 Jahren passiren auf 1 Billet. Ein Kind unter 10 Jahren kann auf sein Billet in der zunächst höheren Classe fahren. — Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei. Für Uebergewicht wird von Breslau bis Oppeln bezahlt: 20 ℔ 9 Sgr, 40 ℔ 10½ Sgr, 60 ℔ 12 Sgr, 80 ℔ 13½ Sgr, 100 ℔ 15 Sgr.

Tarif für Equipagen, Pferde und Hunde.

Von **Breslau** nach	Ohlau.	Brieg.	Löwen.	Oppeln.
	Rthlr Sgr	Rthlr Sgr	Rthlr Sgr	Rthlr Sgr
I. Schwere Reisewagen . . .	3 —	4 —	5. 15	7 —
II. Viersitzige Chaisen	2. 15	3. 15	4. 10	6 —
III. Leichtes Fuhrwerk	2 —	3 —	3. 20	5 —
1 Pferd	1. 20	2. 12	3. 10	4. 20
2 Pferde	3 —	4. 10	6 —	8. 10
3 „	4 —	5. 20	8 —	11. 6
4 „	5 —	7 —	10 —	14 —
1 Hund	— 3	— 5	— 7	— 10

Reisende im eigenen Wagen zahlen II. Classe, auf den äußeren Sitzen III. Classe. — Für den Transport von Frachtgütern zwischen Breslau und Oppeln wird per Centner bezahlt: Classe A. 5 Sgr 8 ₰, B. 8 Sgr 4 ₰, C. 10 Sgr 3 ₰, D. 17 Sgr 6 ₰, E. 6 Sgr 6 ₰. Für Sendungen unter 5 Ctr 10 % weiter. — Pakete unter 40 ℔ und Geldsendungen unterliegen dem Postzwang.

Die Frequenz seit Eröffnung der Bahn vom 22. Mai 1842 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		Rthlr	Ctr	Rthlr	Rthlr
1842 1843	139,128 235,150	159,921	220,620	20,398	183,136
1844	249,019	119,711	—	32,316	152,027

27. Prag-Pilsen-Budweis.

(Prag-Lahna.)

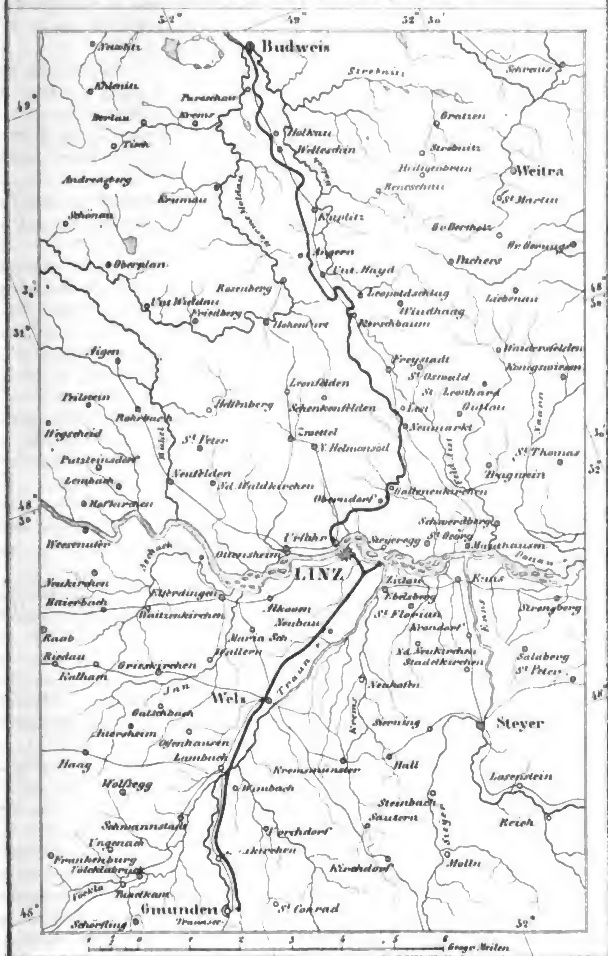
Durch eine Gesellschaft Actionäre wurde der Bau einer Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen unternommen. Die österreichische Regierung ertheilte dieser Gesellschaft ein fünfzigjähriges Privilegium, während welcher Zeit keine zweite Bahn in dieser Richtung geführt werden darf. Nach Ablauf von 50 Jahren (1880) hat der Staat das Recht, die Bahn gegen angemessene Vergütung einzuziehen. — Nach dem ursprünglichen Plan sollte die Bahn von Prag bis Pilsen gebaut werden, sie hat aber bisher nur die Hälfte des Weges erreicht, und zwar den Theil von Prag bis Lahna auf eine Distanz von 7½ Meilen oder 30,000 Ruthen Klafter, welche nirgends unterbrochen ist. Nachdem die Actiengesellschaft sich aufgelöst hat, ist die Bahn durch Kauf in den Besitz Sr. Durchlaucht des Herrn Karl Egon Fürsten zu Fürstenberg gekommen, und wird in eigener Regie betrieben. Der Ertrag derselben wird zu wesentlichen Verbesserungen des Oberbaues verwendet. Die Bahn, welche bei Prag beginnt, zieht durch den rakonitzer Kreis in Böhmen, berührt nur Dorfschaften, ist seit dem Jahr 1830 in Betrieb und steht bis jetzt noch mit keiner andern Bahn in Verbindung. Die Stationen, wo die Wagenzüge halten, heißen: 1. Station Prag, 2. Veghiba, 3. Station Lahna auf der fürstlich fürstenbergischen Herrschaft Pürglitz. — Die Bahn hat nur ein Geleis, jedoch Doppelbahn Parzellen (Ausweichungen) auf den 2 Umspannungsplätzen und den 3 Hauptstationen. Die Spurweite beträgt 42 österreichische Zoll. Das Gewicht der Schienen per lauf. Fuß 6—8 österreichische Pfund. Der Oberbau besteht auf ⅔ der Bahn aus flach aneinander liegenden Sandsteinquadern von 2—5 Fuß Länge, 15" Breite und 12" Höhe, und ⅓ der Bahn aus kiefernen und tannenen Unterlagsschwellen, welche mit gußeisernen Schienen belegt sind. Die Baukosten für die Bahn, einschließlich der Stationen, belaufen sich auf 337,000 fl. C.-M. Das Betriebsmaterial besteht in 200 Stück Transportwagen und 48 Pferden, und kostete 30,000 fl. C.-M. — Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Pferdekraft, und es werden in einer Stunde mit beladenen Frachtwägen 3000 Ruthen Klafter zurückgelegt. Täglich wird eine Fahrt mit Ladung von Lahna nach Prag und eine leere zurück gemacht. — Die Hauptbeförderung besteht in Holz, Steinkohlen, Holzkohlen, Steinmetzarbeiten und etwas Getreide; Personentransport ist nicht vorhanden. Für den Transport von Gütern wird auf die ganze Distanz pro österreichischen Centner und Meile ⅞ kr. und auf kürzere Distanzen 1 kr. C.-M. bezahlt. — Die Frequenz auf der Bahn beträgt jährlich ungefähr 400,000 Ctr Producte, und zwar meistens Holz. — Es ist aufs Neue im Werke, den Ausbau der Bahn von Lahna nach Pilsen, ungefähr 7,4 Meilen, zu Stande zu bringen, indem den Actionären der budweis-pilsener Bahn nach der gegebenen Concession auch das Vorrecht für den Bau dieser Bahnstrecke ertheilt worden ist.

Da nun die Fortsetzung der Bahn nach Budweis in der Folge im Betriebe ein gemeinschaftliches Unternehmen bilden dürfte, so wurde deren Beschreibung hier auch unter eine Rubrik gestellt.

Man war im Jahre 1842 in Prag mit der Constituirung einer Actien=Gesellschaft für ein Eisenbahnunternehmen beschäftigt, dessen Bestimmung eine wohlfeilere Beförderung für die im rakonitzer und pilsener Kreise befindlichen Steinkohlen seyn sollte, welche über Pilsen, Budweis und Linz der Donau und der Hauptstadt Wien zugeführt werden sollten. — Hierdurch wurde der Herr Wilhelm Graf v. Wurmbrand, Besitzer der Herrschaft Liblin und ausgebreiteter Steinkohlenbergwerke veranlaßt, diesen Gegenstand im eigenen Interesse zu ergreifen. Er ließ hierauf sämmtliche Vorarbeiten ausführen, erwirkte die allerhöchste Concession Sr. Majestät des Kaisers, und legte Ende 1842 dem Publikum einen vollständigen Plan vor, in der Absicht, mittelst einer Actien=Gesellschaft die Ausführung des Baues zu bewirken und die nöthigen Fonds dazu aufzubringen. In der zur Actien=Subscription erlassenen Einladung heißt es unter Anderm: „Der Herr Graf v. Wurmbrand tritt der zu bildenden Actien=Gesellschaft nicht allein die allerhöchste Concession sammt den Vorarbeiten zur Anlegung der Bahn ab, sondern er überläßt derselben auch sämmtliche in seinem Besitze befindliche Kohlenbergwerke auf den Herrschaften Liblin, Radnic und Pürglic, und alle von ihm mit großem Aufwande gemachten Schürfungen und Muthungen zu ihrem vollen und unbeschränkten Eigenthum. — Die Reichhaltigkeit dieser Kohlenbergwerke, welche schon im Betrieb sind, ist auf ungefähr 99,000,000 Ctr angegeben, während die der Gesellschaft gleichfalls abzutretenden Schürfungen und Muthungen ein unberechenbares Kohlenvermögen versprechen.

Die Bahn beginnt 2⅓ Meilen von Pilsen bei dem zur Herrschaft Liblin gehörigen Dorfe Wranow, und erreicht bis Budweis eine Länge von 23¾ Meilen; sie wird nur für ein Geleise hergestellt und mit hinreichenden Ausweichungen versehen. Als Zugkraft werden Pferde angewendet. Die sämmtlichen Baukosten der Bahn sammt Gebäuden und den nöthigen Betriebsmitteln, dann die Ablösung der Vorarbeiten — der Concession der Kohlenbergwerke und Muthungen — die 4 % Verzinsung der eingezahlten Actienbeträge während des Baues, endlich der nöthige Reservefonds erfordern zusammen ein Capital von 3,671,000 fl. C.=M., welches durch 18,355 Actien à 200 fl. C.=M. aufgebracht werden soll. — Die eingezahlten Beträge werden den Actionären vom Tage der Einzahlung an mit 4 % verzinst, und nachdem die Bahn im Betriebe seyn wird, alljährlich 10 % des ganzen Actien=Capitals vom reinen Erträgnisse ausgeschieden, um dadurch den durchs Loos zu bestimmenden Actien die ganze Einlage heimzuzahlen, so daß nach und nach mit Zurechnung der davon entfallenden Zinsen das ganze Actien=Capital heimgezahlt und amortisirt seyn wird, ohne daß jedoch die amortisirten Actien aufhören, die Dividende zu beziehen, welche ihnen fortwährend bleibt.

Der Herr Graf Wurmbrand soll als Concessionär laut §. 1 der Statuten 200,000 fl. C.=M. baar erhalten, hat jedoch dafür 1000 Actien


Budweis-Linz-Gmunden.
Budweis
Gratzen
Weitra
St. Martin
Holkau
Welleschin
Krumau
Kaplitz
Schönau
Oberplan
Rosenberg
Unt. Hayd
Leopoldschlag
Windhaag
Kerschbaum
Liebenau
Aigen
Freystadt
St. Oswald
St. Leonhard
Gutau
Leonfelden
Schenkenfelden
Zwettel
Rohrbach
Neufelden
St. Peter
Urfahr
Steyregg
St. Georg
Mauthausen
Donau
LINZ
Enns
Ebelsberg
St. Florian
Strengberg
Alkoven
Neubau
Wallern
Raab
Riedau
Grieskirchen
Kalham
Wels
Traun
Krems
Steyer
Gallspach
Lambach
Haag
Wolfsegg
Kremsmünster
Sierning
Hall
Steinbach
Sautern
Reich
Molln
Kirchdorf
Vöcklabruck
Frankenburg
Gmunden
Schörfling
St. Conrad
Geogr. Meilen

à 200 fl. übernommen. Ferner für die Uebergabe seiner Kohlenbergwerke ꝛc. 1500 Actien; mithin zusammen 500,000 fl. in Actien als Entschädigung für grundherrliche Rechte. — Derselbe hat sich bereit erklärt, den Bau der Bahn gegen die im Memoire projectirte Summe, insofern als Eisen und Taglohn bis dorthin nicht wesentlich im Preise steigen würden, zu übernehmen.

Die ganze Länge der Bahn von Prag bis Budweis wird also nach Vorstehendem betragen: Von Prag bis Lahna 7,5 Meilen, Lahna bis Pilsen 7,4, Pilsen bis Wranow 2,35, Wranow bis Budweis 23,75; zusammen 42 Meilen.

Es ist nicht der Zweck dieser Schrift, Projecte oder im Bau begriffene Bahnen ausführlich zu beschreiben, weshalb eine kurze Erwähnung der Verhältnisse hier genügen mag, indeß die weitere Beschreibung der Bahn nach Vollendung des Baues einer folgenden Ausgabe dieses Werkchens vorbehalten bleibt.

---

28. Budweis = Linz = Gmunden.

Mit Zugskarte.

Als im Jahre 1821 die freie Schifffahrt auf der Elbe begann, hatte eine Commission der zehn Elbuferstaaten, welche in Dresden versammelt war, sich an die österreichische Regierung mit dem Ersuchen verwendet, die Schifffahrt auf der Moldau bis Budweis zu reguliren und von dort bis zur Donau einen Canal oder eine Eisenbahn anzulegen, damit auf solche Art Güter von Hamburg bis zur Donau und umgekehrt befördert werden könnten. — Im Jahre 1822 wurde hierauf Herr von Gerstner aufgefordert, sich an die Spitze der Unternehmung zu stellen. Dieser ging auf den Antrag ein, nahm sofort die nöthigen Localuntersuchungen der Gegend vor, reiste sodann nach England, um dort mit Ingenieuren über den besten Plan zu berathen, wie eine Eisenbahn über das Gebirge zwischen der Moldau und Donau zu führen sey, welches auf der einen Seite über 1000 und von der andern Seite über 1500 Fuß Höhe hätte. — Nachdem derselbe im November 1822 von England zurückgekehrt war, ließ er während der folgenden zwei Jahre die nothwendigsten Nivellirungen vornehmen.

Unterm 7. September 1824 ertheilte Se. Maj. der Kaiser Franz I. dem Ritter Anton von Gerstner ein ausschließliches Privilegium zu einer zwischen Mauthhausen und Budweis, die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn, für den Zeitraum von 50 Jahren. Am 12. März 1825 überließ der Ritter von Gerstner sein Privilegium einer

Actien=Gesellschaft, welche darauf unter der Firma: „Kaiserlich königlich privilegirte erste österreichische Eisenbahn=Gesellschaft“ in Wirksamkeit trat.

Im Jahr 1828 war die Bahn von Budweis bis Kerschbaum kaum zur Hälfte oder 8 Meilen lang vollendet, und der Kostenanschlag des Ganzen von 900,000 fl. C.=M. schon mit 85,194 fl. überschritten. Der Ritter von Gerstner, welcher den Bau bis dahin geführt hatte, übergab hierauf die Oberleitung desselben dem Herrn Ingenieur Schönerer, welcher sowohl die Trace, als das Bausystem den Umständen anpaßte. Die Bahn wurde hiernach, statt nach Mauthausen, von Lest aus nach Linz geführt. — Sodann ertheilte die Regierung zur Fortsetzung dieser Bahn von Linz bis zum Traunsee bei Gmunden den Handlungshäusern Geymüller, v. Rothschild und Stametz unterm 18. Juni 1832 ebenfalls ein 50jähriges ausschließliches Privilegium, welches diese aber am 14. Februar 1834 an die erste privilegirte Eisenbahn=Gesellschaft abtraten. Die Anlage beider Bahnen bildet demnach nur ein Unternehmen.

Ueber die Zugsrichtung und das Bausystem der Bahn folgen hier einige Notizen. Die Eisenbahn beginnt in der prager Vorstadt, der böhmischen Kreisstadt Budweis, welche an der Einmündung der Malsch in die Moldau liegt, sie zieht sodann nach Holkau $2^1/_2$ Meilen, Angern $2^7/_8$ Meilen, Kerschbaum 3 Meilen, Lest 3 Meilen, Oberndorf $2^3/_4$ Meilen, und erreicht bei Urfar (Linz) $2^3/_4$ Meilen die Donau. Die Bahn durchzieht hierauf die Urfargasse, zur großen Donaubrücke, über welche $1^1/_2$ Zoll starke schmiedeiserne Schienen aufgenagelt sind, welche das Geleis bilden. Auf dem rechten Donauufer befindet sich der Aufsteigplatz für die gmundener Bahn. Diese zieht sodann in der Richtung der Donau bis zur wien=linzer Poststraße, von welcher Stelle eine Seitenbahn von $^1/_3$ Meile Länge nach Zizlau zur Donau führt. Die Flügelbahn ist bestimmt, das Salz und die Güter, welche nach Niederösterreich verladen werden, zu fördern. Hierauf geht die Trace immer in der Nähe des Traunflusses und der Chaussee bis zur östlichen Seite der Stadt Gmunden am Traunsee. Auf dieser Tour befinden sich folgende Stationen: Neubau $2^1/_{40}$ Meilen, Wels $1^3/_4$ Meilen, Lambach 2 Meilen und Gmunden 3 Meilen von einander entfernt.

Zwischen Budweis und Linz bildet der Bahnzug fast ununterbrochen eine geschlängelte Linie, bei welcher zuweilen außerordentlich starke Krümmungen, wie z. B. in der Vorstadt Urfar von 54 Fuß Radius, angewendet sind. Die Ausführung des Baues war außerordentlich schwierig, indem der Zug meistens über Thäler und Berge und an Bergabhängen hinzieht. Diese Gebirgsgegend ist reich an Naturschönheiten, und bietet dem Reisenden die mannigfaltigsten Landschaften. Die Fortsetzung der Bahn von Linz bis Gmunden zieht fast immer in der Ebene des Traunthales, hat meilenlange gerade Linien, sehr flache Verbindungsbögen und viel günstigere Steigungsverhältnisse, als die erste Bahn.

Die Gesammtlänge beider Bahnen mißt 103.760 Klafter = 196,791 Meter = 44,28 Wegstunden = 26,57 deutsche Meilen.

Einzelne Strecken.

I. Budweis=linzer Bahn.

	Klftr.
Von Budweis bis Holkau .	10,500
„ Holkau bis Angern . .	11,500
„ Angern bis Kerschbaum	12,000
„ Kerschbaum bis Lest. .	12,000
„ Lest bis Oberndorf . .	11,000
„ Oberndorf bis Urfar (Linz)	10,940
	Klftr. 67,940

= 128,855 Meter = 29 Wegstunden = 17,4 deutsche Meilen.

II. Linz=gmundener Bahn.

	Klftr.
Von Linz bis Marlhaide . .	12,500
„ Marlhaide bis Lambach	10,500
„ Lambach zu den Engelhöfen	11,500
„ den Engelhöfen bis Gmunden	1,320
	Klftr. 35,820

= 67,936 Meter = 15,28 Wegstunden = 9,17 deutsche Meilen.

Steigungsverhältnisse.

1. Abtheilung, von Budweis bis Kerschbaum, 30,046 Klafter Länge; Steigung 172,9 Klafter; Gefäll 0 Klafter; mittlere Steigung 1 : 197; hiebei stärkste Steigung 1 : 100 auf 470 Klafter Länge.
2. Abtheilung, von Kerschbaum bis Linz, 33,894 Klafter Länge, Steigung 50,2 Klafter; Gefäll 292,4 Klafter. Mittleres Gefäll 1 : 127 auf 11,896 Klafter und 1 : 80 auf 15,874 Klafter; hierunter das stärkste Gefäll von 1 : 46 auf 4612 Klafter Länge. Mittlere Steigung 1 : 122 auf 6124 Klafter; hierbei die stärkste Steigung 1 : 70 auf 540 Klafter.
3. Abtheilung, von Linz bis Gmunden 35,820 Klafter Länge; Gefäll 26,6 Klafter, Steigung 116 Klafter. Mittlere Steigung 1 : 48 auf 1272 Klafter, und mittleres Gefäll 1 : 298 auf 34,548 Klafter Länge. Hiervon beträgt die stärkste Steigung 1 : 20 auf 455 Klafter Länge.

Horizontale Strecken sind in allen drei Abtheilungen 29 vorhanden, welche zusammen 12,310 Klafter betragen.

Als Bauwerke sind erwähnenswerth: In der Nähe des budweiser Bahnhofes ein 1500 Klafter langer und 5 Klafter hoher Damm; zwischen Holkau und Angern der 900 Klafter lange und 5½ Klafter hohe zwickauer Damm. Auf der Bahnstrecke zwischen Angern und Kerschbaum erreichen die Dammschüttungen eine Höhe von 30—60 Fuß, und die Durchgrabungen, worunter jene bei Zartelsdorf die namhafteste ist, sind von beträchtlicher Tiefe; die eben genannte besonders, welche in Felsen gehauen ist, stellt sich 27 Fuß tief dar. Von Kerschbaum an bis Linz trägt die Eisenbahn in der Führung einen ganz verschiedenen Charakter, gegen die frühere Strecke von Budweis bis Kerschbaum. Dort ist sie nämlich größtentheils auf Dämmen geführt; von hier ab zieht sich die Trace, größtentheils den Abhängen der Berge abgewonnen, längs diesen Abhängen hin, und machte manchmal große Einschnitte nöthig.

Die Bahn steht bis jetzt noch mit keiner andern in Verbindung und hat nur ein Geleis. Indeß hat sich in neuester Zeit ein Verein gebildet, welcher eine Kohlenbahn von Budweis bis Pilsen bauen will. Diese würde ungefähr 26 Meilen lang werden und ist zu ungefähr $3^3/_4$ Mill. fl. berechnet. Hierzu ist die kaiserliche Genehmigung bereits ertheilt worden. — Auf der budweis-linzer Bahn befinden sich auf allen Stationen Ausweichungen, und außerdem noch drei, wo sich die Wagenzüge zu begegnen haben. Auf der gmundener Bahn befinden sich alle 1500 Klafter eine Ausweichung mit Doppelbahnparzellen. — Die Spurweite beträgt 3 Fuß 6 Zoll, und das Gewicht der Schienen $4^1/_2$ ℔ per lauf. Fuß. Die Construction der Bahn besteht aus $^6/_7$zölligen Langschwellen, welche von Klafter zu Klafter durch Querschwellen unterstützt und verbunden sind; letztere sind durch Steingestück fundamentirt. Die Langschwellen sind mit 9 Fuß langen, $2^1/_4$ Zoll breiten und $^1/_2$ Zoll starken schmiedeisernen Schienen benagelt. In den Städten Budweis, Linz, Wels und Gmunden besteht das Geleis aus gußeisernen Schienen, welche auf Quadern befestigt sind, und ist ganz eingepflastert. An der ganzen Bahn befinden sich 18 Stationsplätze und 67 Bahnwarthäuser, von denen jedes für eine Familie eingerichtet ist. — Die Betriebsmittel bestehen in 762 Transportwagen, 58 Personenwagen **I.** Classe und 11 Personenwagen **II.** Classe.

Der Bau der Bahn von Budweis bis Linz wurde in dem Zeitraum von 1825 bis 1832 ausgeführt, erforderte 320,000 Cubikklafter Erdarbeiten, 42,100 Cubikklafter trockene und 7500 Cubikklafter nasse Steinmauern, 965 Canäle und Brücken, zusammen einen Aufwand von 1,654,322 fl. C.-M. Die Bahn wird seit 1. August 1832 in ihrer ganzen Länge ununterbrochen zum Transport des Salzes und aller Arten Güter benützt, sie ist einfach, mit Ausweichplätzen versehen und besteht aus hölzernen, mit schmiedeisernen Schienen benagelten Geleisen. Die Bahn-Trace geht von Budweis bis Lest, $^2/_3$ der Länge in der Richtung nach dem $3^1/_2$ Meilen unterhalb Linz liegenden Markte Manthausen; nach Vollendung dieser Bahnstrecke war man, der eingetretenen veränderten Commerz-Verhältnisse und der projectirten Fortsetzung der Bahn nach Gmunden wegen genöthigt, quer über Thäler und Berge den Weg nach Linz zu nehmen, was nur durch eine minder vollkommene Trace erreicht werden konnte.

Der Bau der linz-gmundener Eisenbahn wurde in den Jahren 1834 und 1835 ausgeführt und erforderte einen Capital-Aufwand von 649,800 fl. C.-M., wobei die Kosten der $^1/_3$ Meilen langen Seitenbahn zur Donau nach Zitzlau und der sämmtlichen Gebäude und Wagen mit begriffen sind. Die Bahn ist einfach, auf $^1/_7$ ihrer Länge mit Ausweichplätzen versehen, und hat dieselbe Construction von hölzernen Unterlagen mit schmiedeisernen Schienen benagelt, wie die budweiser Bahn. Die Förderung geschieht durch Pferde, und der Transport besteht hauptsächlich in Salz, triester Gütern, Getreide und Personen. Die Bahn wurde im Frühjahr 1836 eröffnet.

Zur Deckung der Baukosten wurden folgende Summen beigebracht:

a)	3783	Stamm=Actien à 200 fl. C.=M. . . .	756,600 fl.
b)	9000	Actien à 200 fl. (verkauft zu 50 fl.). .	450,000 „
c)		Im Jahre 1829 eine Anleihe zu 5 %, welche in jährlichen Raten zu 12,000 fl. zurückgezahlt werden soll	400,000 „
d)	400	Actien à 200 fl. vorstehenden Darleihern gratis	
e)		Im Jahr 1836 eine Anleihe zu 5 % von	650,000 „
f)	1817	Actien à 200 fl. (verkauft zu 110 fl.) .	199,870 „
g)		Im Jahr 1842 eine Anleihe zu 5 % von welche in jährlichen Raten von 15,000 fl. zurückbezahlt werden soll.	50,000 „
	15,000	Actien à 200 fl. und 1,100,000 Anleihe (Verlust an den Actien 1,593,530 fl. C.=M.)	2,506,470 fl.

Finanzverhältnisse.

Das Vermögen der Gesellschaft belief sich demnach am 1. Januar 1845 auf 15,000 Actien à 200 fl. C.=M. Nominalwerth 3,000,000 fl.

Hierauf haften folgende Schulden:

650,000 fl. C.=M.	Anleihe vom Jahre 1836 (welche bis 1. Januar 1846 zurückbezahlt wird.)	650,000 fl.
400,000 „ „	nach Abzug von 14 Ratenzahlungen à 12,000 fl.	232,000 „
50,000 „ „	nach Abzug von 3 Ratenzahlungen à 15,000 fl.	5,000 „
	Rest der Anleihen C.=M.	887,000 fl.

Von obigen Summen wurden c, e und g mit 5 % verzinst, alle andern Actien erhielten Dividenden; und zwar im Jahr 1841: 3¾ %, 1842: 3⅛ %, 1843 4¼ %, 1844: 3 ⅕ %.

In der Generalversammlung vom 18. Februar 1845 wurde der Beschluß gefaßt, die am 1. Januar 1846 fällig werdende Schuld in ein Actien=Capital umzuwandeln. Zu diesem Zweck sollen auf jede der 15,000 Stück Eisenbahn=Actien 50 fl. C.=M., mithin zusammen 750,000 fl. Capital eingezahlt werden. Diese Summe wird die Anleihe von 650,000 fl. und den Rest von 5000 fl., ferner 19,762 fl. Bauschulden tilgen und zur Vermehrung der Betriebsmittel und des Reservefonds dienen. — Der Nominalwerth der Actien wird hiernach auf 250 fl. C.=M. gestellt, und den Actien werden am 1. Januar 1846 Couponsbögen für 3 % Zinsen beigegeben.

Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Pferdekraft und ist verpachtet. Ein Pferd zieht 70 wiener Centner reine Ladung in ungefähr 40 Minuten die Meile, und macht täglich 6 Meilen. — Der Hauptverkehr besteht in Salz=, Güter= und Personentransport. — Die Personen=

züge gehen zwischen Budweis und Linz täglich Morgens 5 Uhr von jedem Endpunkt. Die Dauer der Fahrt mit Aufenthalt ist 14 Stunden. Außerdem von Linz nach Lest täglich 3 Uhr Nachmittags, und von Lest nach Linz um 7 Uhr Morgens. Zwischen Linz und Gmunden täglich 2 Mal in jeder Richtung; die Dauer der Fahrt ist $5^1/_2$ Stunden. — Zwischen Linz und Lambach 4 Mal täglich.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Stationen.	Entfernung in Meil.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze.			
			Separatw. für 4 Personen.	1. Pers. im Stellw.		
				I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	fl. xr.	fl. xr.	fl. xr.	fl. xr.
Von Budweis n. Holkau . .	$2^1/_2$	2. 15	— —	— 30	— 20	— —
" " " Angern . .	$5^3/_8$	4. 45	— —	1 —	— 40	— —
" " " Kerschbaum	$8^3/_8$	7. 15	— —	1. 30	1 —	— —
" " " Lest	$11^3/_8$	9. 45	— —	2 —	1. 20	— —
" " " Oberndorf	$14^1/_8$	11. 45	— —	2. 30	1. 40	— —
" " " Urfar (Linz)	$16^7/_8$	13. 50	— —	3 —	2 —	— —
" Lest nach Oberndorf . .	$2^3/_4$	2 —	— —	— —	— —	— 12
" " " Linz	$5^1/_2$	4 —	— —	— —	— —	— 24
" Linz " Oberndorf .	$2^3/_4$	2 —	— —	— —	— —	— 12
" " " Weitersbau .	$3^1/_4$	2. 35	— —	— —	— —	— 15
" " " Neubau . . .	$2^1/_{10}$	1. 15	1. 30	— 15	— 10	— —
" " " Wels	$3^7/_8$	2. 30	3 —	— 30	— 20	— —
" " " Lambach . . .	$5^7/_8$	3. 45	4. 30	— 45	— 30	— —
" " " Gmunden . .	$9^1/_8$	5. 30	7 —	1. 20	— 50	— —

Kinder unter 10 Jahren zahlen die halbe Gebühr. Ein Separatwagen ist für 4 Personen bestimmt; jede weitere Person zahlt I. Classe. Die Reisenden haben sich mit polizeilichen Passirscheinen zu versehen. Jeder Reisende hat auf der gmunder Bahn I. Classe 20 ℔, II. Classe 10 ℔ Gepäck frei: und auf der budweiser Bahn I. und II. Classe 20 ℔, und III. Classe 10 ℔. Das Uebergewicht wird pro 10 ℔ auf der ersten Bahn mit 15 kr. und auf der zweiten mit 10 kr. bezahlt.

Reisewagen werden zu folgender Taxe befördert:

Von Linz nach Budweis 2 Spän. 15 fl., 3 Sp. 18 fl., 4 Sp. 20 fl.
" " " Gmund. 2 " 8 " 3 " 11 " 4 " 14 "

Reisende im eigenen Wagen zahlen I. Classe.

Tarif für den Transport von Waaren und Produkten.

Frachttaxe in Kreuzern pro Sporco Ctr. von und nach	Budweis.			Linz oder Zizlau.			Wels.			Lambach.			Gmunden.		
	Getreide, Mehl.	1 Eimer Wein.	Waaren.	Getreide, Mehl.	1 Eimer Wein.	Waaren.	Getreide, Mehl.	1 Eimer Wein.	Waaren.	Getreide, Mehl.	1 Eimer Wein.	Waaren.	Getreide, Mehl.	1 Eimer Wein.	Waaren.
Budweis . .	—	—	—	12	—	16	17	—	22	19	—	25	20	—	29
Linz	24	32	30	—	—	—	5	8	6	7	10	9	8	15	13
Zizlau . . .	27	36	33	—	—	—	5	8	6	7	10	9	8	15	13
Wels	30	—	37	6	—	7	—	—	—	3	—	4	6	—	9
Lambach . .	32	—	39	8	—	9	3	—	4	—	—	—	4	—	6
Gmunden .	—	—	44	—	—	14	—	—	8	—	—	6	—	—	—

Colli unter 10 ℔ werden für volle 10 ℔ gerechnet.

Die Frequenz auf beiden Bahnen seit 1834 war:

Jahr.	Budweis - Linz.		Linz - Gmunden.		Beide Bahnen.	
	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.	Personen.	Güter.
		Ctr.		Ctr.		Ctr.
1834	2,379	298,448	—	—	2,379	298,448
1835	2,893	406,000	—	—	2,893	406,000
1836	3,968	458,000	74,759	—	78,727	458,000
1837	3,887	488,788	77,905	546,888	81,792	1,035,676
1838	9,195	443,064	90,353	642,697	99,548	1,085,761
1839	10,479	524,501	103,713	683,500	114,192	1,208,001
1840	10,784	625,000	113,672	733,000	124,456	1,358,000
1841	12,613	588,652	109,660	794,493	122,273	1,383,145
1842	14,275	554,911	121,155	717,201	135,430	1,272,112
1843	14,773	701,402	132,118	839,460	146,891	1,540,862
1844	15,158	669,330	133,977	884,753	149,135	1,554,083

Im Jahr 1844 wurden ferner befördert: I. Budweis - Linz 2502 Klafter Holz und 308 Ladungen Fische. Die Gesammteinnahme brachte 273,655 fl. C.-M. — II. Linz - Gmunden: 3556 Klafter Holz. Die Gesammteinnahmen machten 231,800 fl. C.-M. — Der reine Ertrag beider Bahnen für 1844 besteht in 114,034 fl. C.-M. Außerdem ist noch ein Betriebsfonds von 30,000 fl. vorhanden.

12 *

29. Kaiser-Ferdinand's-Nordbahn.

(Wien-Stockerau-Brünn-Olmütz-Leipnick.)

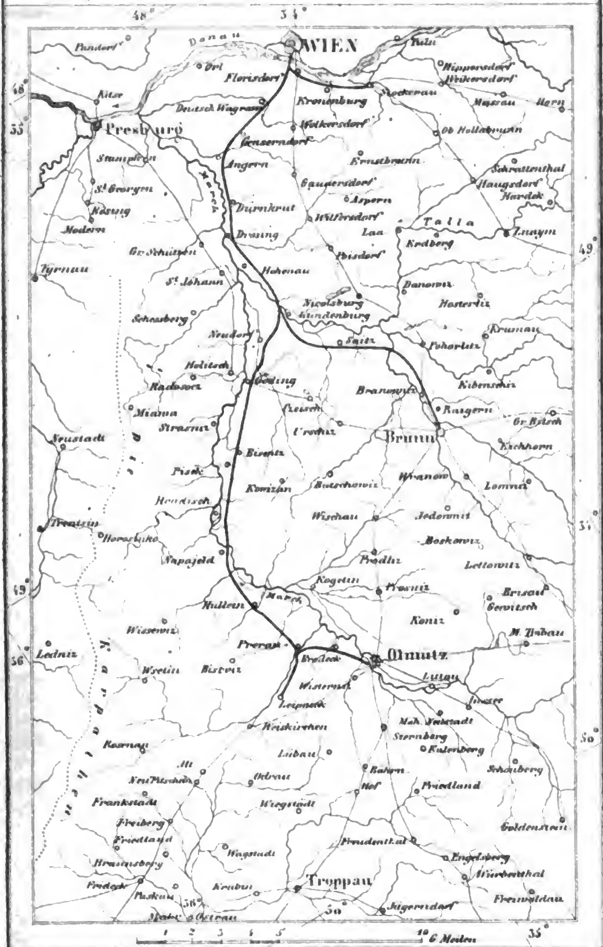
Mit Zugskarte.

Die erste Anregung für die Anlage einer Eisenbahnverbindung zwischen Wien und den nördlichen Provinzen der österreichischen Monarchie geschah durch den k. k. Professor, Herrn Riepl. Zeitereignisse hinderten jedoch ein rasches Vorschreiten zur Ausführung dieser Idee, und erst am 19. März 1836 wurde dem Wechselhause des Baron von Rothschild ein Privilegium auf die Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia, mit Seitenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Biala, Divory und Wieliczka, auf 50 Jahre, mit dem Rechte der Expropriation, unter der Bedingung ertheilt, daß die erste Meile dieser Bahn in zwei, die ganze Bahn aber binnen zehn Jahren vollendet werde. (Dieser Termin ist jedoch neuerdings bis zum Jahre 1856 ausgedehnt worden.) Nach Ablauf des 50jährigen Termins ist die Verlängerung zugesichert, jedenfalls gehört die Bahn sammt Fundus instructus der Gesellschaft; nur der Stockerauer Flügel von 3 Meilen Länge fällt nach 50 Jahren mit Ausnahme des Fundus instructus dem Staate anheim, wenn er sich inzwischen verzinset und die Baukosten gedeckt hat.

In dem hierauf veröffentlichten Programme zur Einladung auf Subscription hieß es: die Bahn gehe auf einem günstigen, nur von zwei nicht sehr bedeutenden Stromscheiden zwischen Donau und Oder, so wie Oder und Weichsel, durchkreuzten Terrain. Die 60 Meilen lange Bahn bis Bochnia war die Meile zu 200,000 fl., also zu 12 Millionen Gulden, und mit den ungefähr 20 Meilen Flügelbahnen, zusammen beiläufig 80 Meilen, auf 14 Millionen Gulden C.-M. veranschlagt. Hiernach sollte jedoch amerikanische Bauart, mit Geleise von Flachschienen auf Holz, in Anwendung kommen.

Der dritten Generalversammlung im October 1836 wurden ausführliche Projecte über einen Theil der Bahn vorgelegt; auch entschied dieselbe für die Uebertragung des Privilegiumsrechts des Herrn von Rothschild an die Gesellschaft, worauf dann die Allerhöchste Genehmigung der Gesellschafts-Statuten vom 4. November 1836 erfolgte.

Die Zugsrichtung der Bahn mit ihren Zweigbahnen wurde hierauf wie folgt festgestellt: Die Bahn beginnt im Prater bei Wien, und zieht sich über Florisdorf, Wagram und Gänserndorf nach Lundenburg, von wo ab eine Seitenbahn nach Brünn führt, während die Hauptbahn weiterhin Hradisch, Napajedl, Hullein und Prerau berührt. Dort geht in nordwestlicher Richtung die Flügelbahn nach Olmütz ab, während die Hauptbahn nordöstlich über Leipnick, Weißkirchen und Mährisch-Ostrau führen wird. Durch die Fortführung der Bahn nach Oderberg erleidet die Trace von Leipnik nach Ostrau keine andere Abänderung, als daß der erste Stationsplatz näher an Weiskirchen angelegt, und die Bahn, statt


Kaiser Ferdinands Nordbahn.
WIEN
Donau
Floridsdorf
Deutsch Wagram
Kronenburg
Wolkersdorf
Gänserndorf
Angern
Dürnkrut
Drösing
Hohenau
Nicolsburg
Lundenburg
Saitz
Brünn
Raigern
Presburg
St. Georgen
Modern
Tyrnau
Neustadt
Trentsin
Napajeld
Hullein
Prerau
Olmütz
Leipnik
Weiskirchen
Sternberg
Freudenthal
Troppau
Jägerndorf
Ostrau
Friedland
Freiberg
6 Meilen

an Oderberg vorbei, an diesem Orte enden wird, um sich dort mit der preußischen Bahn zu vereinigen. Von Ostrau trennt sich die Tropauer Flügelbahn nordöstlich; die fernere Bestimmung der Hauptbahn ist Freistadt, Oswieczim, Podgorze, Cracau und Bochnia. Eine von Wien westlich abgehende Seitenbahn nach Stockerau bildet das erste Glied einer Eisenbahnverbindung mit Bayern über Linz. Ferner ist die Aussicht gestellt, daß von Brünn und Ollmütz nach Prag und Dresden, von Oswieczim nach Breslau und Warschau, und von Gänserndorf nach Presburg und Pest Eisenbahnen in Verbindung treten werden. Hiervon wird die Bahn von Olmütz nach Prag bereits gebaut und ihre Eröffnung ist zum Monat August 1845 festgestellt.

Distanzen.

I. Hauptbahn.

	Ml.	Klftr
Wien bis Florisdorf	—	2343
Florisdorf bis Wagram	1.	2920
Wagram bis Gänserndorf	1.	2765
Gänserndorf bis Angern	1.	591
Angern bis Dürnkrut	1.	1290
Dürnkrut bis Hohenau	1.	3867
Hohenau bis Lundenburg	2.	1744
Lundenburg bis Neudorf	1.	2682
Neudorf bis Göding	1.	1134
Göding bis Bisenz	2.	2525
Bisenz bis Hradisch	1.	3250
Hradisch bis Napajeld	1.	2150
Napajeld bis Hullein	2.	1800
Hullein bis Prerau	1.	3950
Prerau bis Leipnick	2	—
	= 26.	1011.

II. Stockerauer Flügelbahn.

	Ml.	Klftr.
Wien bis Florisdorf	—	2343
Florisdorf bis Kronenburg	1.	2103
Kronenburg bis Stockerau	1.	1212
	= 3.	1658.

III. Brünner Flügelbahn.

	Ml.	Klftr.
Lundenburg bis Saiz	2.	2040
Saiz bis Branowitz	2.	240
Branowitz bis Raigern	1.	3310
Raigern bis Brünn	1.	2160
	= 7.	3750.

IV. Olmützer Flügelbahn.

	Ml.	Klftr.
Prerau bis Brodeck	1.	950
Brodeck bis Olmütz	1.	3150
	= 3.	100.

Länge sämmtlicher Bahnen 40 Meilen 2519 Klafter = 69,36 Wegstunden = 41,62 geogr. Meilen.

Ferner wurde die 37,950 Klafter oder $9\frac{1}{2}$ Meilen lange Strecke von Leipnick bis Mährisch-Ostrau in Angriff genommen, und die 41,422 Klafter oder $10\frac{3}{8}$ Meilen lange Abtheilung von Mährisch-Ostrau bis Oswieczim definitiv festgesetzt.

Die Steigungsverhältnisse sind im Ganzen günstig zu nennen. Die stärkste Steigung beträgt 1 : 300, und die längste Strecke, worauf eine solche stattfindet, ist $\frac{3}{4}$ Meilen; geneigte Ebenen mit stehenden Maschinen kommen nicht vor. Auf der Strecke von Prerau nach Oswieczim kommen, bei Ueberschreitung der beiden Hauptwasserscheiden zwischen der March und Oder, und zwischen der Oder und Weichsel, die bedeutendsten Schwierigkeiten vor. Jedoch haben genaue Ermittelungen ergeben, daß beide mit einer Steigung von 1 : 300 überstiegen werden können. — Die Städte Prerau und Mährisch-Ostrau liegen fast in gleicher Höhe; dagegen erhebt

sich die Wasserscheide bei Weiskirchen um 306 Fuß über beide Punkte und liegt nur 16,850 Klafter von Prerau entfernt. Dieser Uebergang ist jedoch ohne Tunnel, durch einen Einschnitt von 21 Fuß Tiefe und 400 Klafter Länge bewerkstelligt worden. — Die Wasserscheide zwischen der Oder und Weichsel befindet sich bei Pruchna, und ist 183 Fuß höher als Mährisch-Ostrau, und 105 Fuß höher als Babice bei Oswieczim. — Zur besseren Uebersicht der Steigungsverhältnisse auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn folgt hier das

Nivellement der wien-brünner Eisenbahn.

Der Bahnhof bei Wien liegt auf einem 14 Fuß hohen Damme und horizontal.

Länge in Klafter.	Neigung.	Orte.
		Bahnh. z. Wien.
221 „	1 : 5312 Fl.	Kaiserw.-B.
413 „	1 : 3013 St.	
1040 „	1 : 2220 „	
226 „	1 : ∞	Donau-B.
306 „	1 : 1180 „	Floridsdorf.
138 „	1 : 1119 „	
1480 „	1 : 710 Fl.	
1600 „	1 : 2400 „	
800 „	1 : 1528 „	
2800 „	1 : ∞	
1800 „	1 : 989 St.	Wagram.
2000 „	1 : 6972 „	
1492 „	1 : 2275 „	
3040 „	1 : 500 Fl.	
2500 „	1 : ∞	
704 „	1 : 651 „	
120 „	1 : 2473 „	Angern.
605 „	1 : 568 „	
2697 „	1 : 2706 „	
678 „	1 : 2196 St.	
654 „	1 : 2837 „	
556 „	1 : 1245 Fl.	
600 „	1 : ∞	
320 „	1 : 1332 St.	
943 „	1 : 500 „	
497 „	1 : 500 Fl.	
1080 „	1 : 1280 St.	
668 „	1 : 600 „	
3800 „	1 : ∞	
4584 „	1 : 600 St.	
1820 „	1 : ∞	
2100 „	1 : 500 Fl.	
42,282 Klafter Transport.		

Länge in Klafter.	Neigung.	Orte.
42,282 Klafter Transport.		
1300 „	1 : ∞	Lundenburg.
1150 „	1 : 1931 St.	
1100 „	1 : ∞	
1550 „	1 : 1095 „	
2450 „	1 : ∞	
800 „	1 : 400 „	
650 „	1 : 500 „	
1400 „	1 : 350 „	
700 „	1 : 500 „	
300 „	1 : ∞	
1950 „	1 : 500 Fl.	
1200 „	1 : ∞	
2050 „	1 : 500 St.	
900 „	1 : ∞	
1550 „	1 : 500 Fl.	
200 „	1 : ∞	
2200 „	1 : 380 St.	Branowitz.
1250 „	1 : ∞	
2650 „	1 : 450 „	
600 „	1 : 1500 Fl.	
1150 „	1 : ∞	Raigern.
200 „	1 : 600 „	
250 „	1 : ∞	
2400 „	1 : 500 „	
1250 „	1 : ∞	
900 „	1 : 600 Fl.	
50 „	1 : ∞	
800 „	1 : 500 St.	
100 „	1 : 1000 „	Brünn.

75,332 Klafter = 142,874 Meter = 32,15 Wegstunden = 19,29 deutsche Meilen.

Die Curven haben im Allgemeinen sehr große Radien; die Mehrzahl hat deren von 250 Klafter oder 1560 Fuß. Die stärkste Curve befindet sich vor dem brünner Bahnhofe; ihr Halbmesser beträgt 95 Klafter oder 570 Fuß.

Ueber die Art des Bahnbaues und der bedeutenden Bauwerke folgen hier einige Notizen. — Die Grundfläche ist zwar durchgehends zu einem Damme für zwei Geleise angekauft, aber nur von Wien bis Gänserndorf ist der Damm für 2 Geleise gebaut, und von hier ist derselbe vorläufig nur für 1 Geleise 14 Fuß breit ausgeführt worden. Die Dammarbeiten sind im Ganzen nicht bedeutend; der größte Damm ist der durch den Rakowitzer Teich von 2900 Klaftern Länge und 27 Fuß größter Höhe. Die Kronenbreite dieses Dammes ist ebenfalls nur 14 Fuß, und der darauf folgende Einschnitt gehört zu den größten dieser Bahn, indem er 2200 Klafter lang ist und an der tiefsten Stelle 28 Fuß mißt. — Die Bahn besitzt im Ganzen 596 Klafter oder 3576 Fuß hölzerne Brücken; 80 Klafter oder 480 Fuß Holzbrücken mit Steinpfeilern, 116 Durchlässe und 21 Brücken mit gemauerten Bogen, 3 Viaducte, von zusammen 390 Klaftern oder 2340 Fuß Länge, mit 89 Bogen, und 198 Straßenübergänge. — Von den Brücken sind die bedeutendsten: Die Brücke über die Donau zwischen Wien und Florisdorf, welche ganz von Holz 3 ²/₃ Klafter breit und 226 Klafter lang ist, hat 22 Mittel- und 2 Landjoche. Die Höhe über dem tiefsten Punkte des Flußbettes ist 6 Klafter und über dem gewöhnlichen Wasserspiegel 2 Klafter. In der Mitte kann ein Brückenfeld um 10 Fuß gehoben werden, um die Dampfschiffe, jedoch mit umgelegtem Camine, durchpassiren zu lassen. Ihre Baukosten haben 114,671 fl. betragen. Im Frühjahre 1845 ist dieselbe durch Hochgewässer sehr bedeutend beschädigt und ein Brückenjoch weggerissen worden, so daß dieselbe ganz neu hergestellt werden mußte. — Vor Brünn wurde über die Schwarzawa eine steinerne Brücke aus 5 Bogen erbaut, welche 12 Fuß breit, 221 Fuß lang und 30 Fuß hoch ist. Von dieser Brücke bis zur wiener Poststraße führt ein Viaduct von 72 steinernen Bogen, jeder von 4 Klaftern lichter Weite; er ist zusammen 269¹/₂ Klafter oder 1617 Fuß lang, zwischen den Stirnmauern 15 Fuß und zwischen den Brüstungen 12 Fuß breit, und liegt in einem Bogen von 800 Klaftern Radius. — Bemerkenswerth sind ferner die Brückenbauten über den Thaya, welche auf Verlangen der dortigen Gemeinden mit 2124 Fuß lichter Weite erbaut werden mußten, obgleich das Flußbett nur höchstens 300 Fuß breit ist. — Durch den Ort Raigern führt die Eisenbahn über einen 42 Klafter langen Viaduct, welcher 13 steinerne Bögen hat. Die Höhe ist 24 Fuß und die Oeffnungen über den Gassen sind 18 Fuß hoch.

Der Oberbau war im ursprünglichen Kostenüberschlage theilweise nach amerikanischem System mit Flachschienen berechnet; man fand jedoch später zweckmäßiger, denselben auf belgische Art zu construiren, und Stuhlschienen in Anwendung zu bringen. Diese ruhen von 4 zu 4 Fuß auf Querschwellen, welche durch eine 10 Zoll starke Schotterlage fundamentirt sind. Die Bahn hat, mit Ausnahme der 4 Meilen langen Strecke von Wien bis Gänserndorf, nur ein Geleise, jedoch auf allen

Stationsplätzen Ausweichungen. — Die Spurweite beträgt 4 Fuß 6 Zoll 6 Linien wiener Maß, und das Gewicht der Schienen 12 ℔ per laufenden Fuß. Auf der Donaubrücke liegen Flachschienen auf eichenen Langschwellen.

Nach den Bestimmungen des Privilegiums war die Gesellschaft verpflichtet, binnen zwei Jahren eine Meile Bahn zu eröffnen; sie mußte also Alles aufbieten, diese Bedingung zu erfüllen. Bis 19. November 1837 wurde eine Bahnstrecke zwischen Florisdorf an der Donau und Wagram zum erstenmale befahren; die allgemeine Eröffnung erfolgte jedoch erst am 6. Januar 1838.

Anlage- und Einrichtungskosten der Bahnen von Wien bis Leipnick bis Ende Dezember 1844.

	Hauptbahnen.	Stockerauer Flügelbahn.
1) Für ursprüngliche Vorauslagen . . .	12,653 fl.	— fl.
2) Erhebungen und Projectverfassungen .	108,544 „	9,945 „
3) Erwerbung des Bodens	1,208,483 „	91,446 „
4) Unterbau (Bahndamm, Brücken ꝛc.) .	3,578,153 „	265,941 „
5) Für den Bau der beiden alten Donaubrücken	114,671 „	— „
6) Bahnoberbau (Schienengeleise) . . .	5,740,658 „	387,364 „
7) Gebäude und diverse Baukosten . . .	1,205,478 „	143,412 „
8) Mobilar, Requisiten ꝛc.	152,679 „	5,944 „
9) Ausrüstung der Werkstätten und Vorräthe	498,459 „	
10) Dampfwagen (46 Stück und 40 Tender)	810,584 „	82,500 „
11) Transportwagen (130 P.W. u. 603 Lst.W.)	805,579 „	67,500 „
12) Bahnbetriebs-Vorauslagen	78,616 „	1,883 „
13) Administrationskosten während des Baues	182,309 „	10,460 „
14) Actien-Capital-Verzinsung	1,284,692 „	66,863 „
Summe	15,781,558 fl.	1,133,258 fl.

zusammen 16,914,816 fl. C.-M.

Für den Weiterbau zwischen Leipnick und Oderberg sind bis Ende 1844 verausgabt:

15) Erhebungen und Projectverfassungen	8,691 fl.
16) Erwerbung des Bodens	88,325 „
17) Unterbau der Bahn	158,748 „
18) Bahnoberbau (Materialanschaffungen)	79,548 „
19) Gebäude (2 Wärterhäuser)	2,482 „
20) Mobilar, Requisiten ꝛc.	817 „
21) Administrationskosten	16,047 „
22) Actien-Capital-Verzinsung	6,925 „
Summe	361,583 fl.

Für das prager Bahnprojekt:

23) Aufnahme und Nivellirung von 4 verschiedenen Tracen	10,383 fl.

Inventar-Stand am 31. Dezember 1844.

24)	Cassenbestand (baar und in Effecten)	187,024 fl.
25)	Reserve- und Betriebsmaterial	332,587 „
26)	Deponirte Gelder und ausständige Buchsaldi . .	611,564 „
27)	Für zwei neue Donaubrücken	90,344 „
28)	Cautionsleistungen (baar und in Effecten) . . .	59,009 „
	Summe	1,280,528 fl.

Zusammenstellung.

I.	Hauptbahnen von Wien bis Leipnick . . .	15,781,558 fl. C.-M.
II.	Der stockerauer Flügel	1,133,258 „ „
III.	Weiterbau zwischen Leipnick und Oderberg .	361,583 „ „
IV.	Für das prager Bahnproject	10,383 „ „
V.	Der Inventarstand vom Ende 1844 . . .	1,280,528 „ „
	Summe	18,567,311 fl. C.-M.

Diese Summen wurden beigebracht durch:

a.	14,100 Stammactien à 1000 fl. C.-M. zu 4 %	14,100,000 fl. C.-M.
b.	14000 Prioritätsactien à 100 fl. zu 5 % (1841)	1,400,000 „ „
c.	Eine schwebende Schuld zu 5 % von. . .	1,000,000 „ „
d.	Ferner für den Weiterbau bis Oderberg 1844 eine Anleihe bei Banquier Baron von Rothschild zu 4 % von.	3,500,000 „ „
	Summe	20,000,000 fl. C.-M.

Die Stammactien erhielten folgende Zinsen und Dividenden. Für 18$^{39}/_{40}$: 4 %; 18$^{40}/_{41}$: 4 %; 18$^{41}/_{42}$: 4 %; 18$^{42}/_{43}$: 5 %; 1843 4½ % und 1844: 5 %.

Die Transportmittel bestanden Ende 1844 in Folgendem:

46 Locomotiven und 40 Tender, 1 Hofwagen, 1 Salonwagen, 14 Personenwagen I. Classe, 52 II. Classe, 53 III. Classe, 7 I. und II. Classe gemischt und 2 II. und III. Classe gemischt, zusammen 130 Stück mit 3431 Plätzen. Ferner 5 Pferdetransportwagen für 15 Pferde, 24 Equipagewagen, 21 Brancardwagen, 2 Wasserreservoirwagen, 542 Gütertransportwagen und 9 Schneepflüge; zusammen 603 Stück, für 37,000 Ctr. Last. — Hiervon kommen auf den stockerauer Flügel: 4 Locomotiven und 3 Tender, nebst 25 Personen- und 20 Lastwagen.

Die Locomotiven durchliefen im Jahre 1844: 99242 Meilen und consumirten durchschnittlich 30 Cubikfuß oder 0,228 Klafter gemischtes Holz per Meile. Das Klafter Holz kostete 4 fl. 34 kr. C.-M. — Die weiteren Zugsförderungskosten betrugen 2 fl. 39½ kr. C.-M. per Meile.

Die Bahn wurde streckenweise wie folgt eröffnet: am 6. Januar 1838 von Wien bis Wagram 2½ Meilen, 16. April 1838 von Wagram bis Gänserndorf 1½, 9. Mai 1839 von Gänserndorf bis Dürnkrut 3 Meilen, 6. Juni 1839 von Dürnkrut bis Lundenburg 4 Meilen, 7. Juli 1839 Lundenburg bis Brünn 9 Meilen, 1. Mai 1841 Lundenburg bis

Hradisch 8 Meilen, 26. Juli 1841 Florisdorf bis Stockerau 3 Meilen, 1. Sept. 1841 Hradisch bis Prerau 6 Meilen, 17. October 1841 Prerau bis Olmütz 3 Meilen, und am 15. August 1842 von Prerau bis Leipnick 2 Meilen, zusammen 42 österreich. Meilen.

Im Monate August 1845 wird die nördliche Staatsbahn zwischen Olmütz und Prag vollendet seyn; die Gesellschaft der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hat den Betrieb auf derselben auf 5 Jahre vom Tage der Eröffnung in Pacht übernommen.

Im Sommer werden täglich folgende Fahrten in jeder Richtung gemacht: Zwischen Wien und Leipnick 2 Personen- und 1 Güterzug; ebenso zwischen Lundenburg und Brünn, und zwischen Prerau und Olmütz. Ferner zwischen Wien und Lundenburg noch 1 Güterzug und zwischen Wien und Stockerau 6 Personenzüge. — Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 4 Meilen per Stunde.

Bemerkungen zu nachstehenden Tarifen.

Für die Fahrten von Brünn nach Olmütz, Leipnick oder Prerau, sind die Preise für Reisende mit polizeilichen Ausweisen ermäßigt zu: 6 fl. I. Classe, 4 fl. II. Classe, 2 fl. III. Classe und zwischen Olmütz und Leipnick I. Classe 1 fl. 30 kr., II. Classe 1 fl., III. Classe 36 kr. Reisende, welche mit dem Frachtentrain fahren, zahlen in den drei ersten Classen um eine Classe niedriger. Kinder bis zu 2 Jahren sind frei, und die von 2 bis zu 10 Jahren zahlen die Hälfte der Taxe. — Jeder Reisende hat 40 ℔ Gepäck frei; für Uebergewicht wird pro Meile bezahlt: 1 bis 20 ℔ 1 kr., 21 bis 40 ℔ 2 kr., 41 bis 60 ℔ 3 kr., 61 bis 80 ℔ 4 kr., 81 bis 100 ℔ 5 kr. u. s. w. Für Eilgut, welches mit den Personenzügen befördert wird, findet dieselbe Taxe, wie beim Uebergewicht, Statt. Equipagen werden nach 4 Classen befördert, und die Gebühr pro Meile ist: I. Classe 1 fl., II. Classe 1 fl. 15 kr., III. Classe 1 fl. 30 kr., IV. Classe 2 fl. — Für den Pferdetransport wird pro Meile bezahlt: 1 zu 45 kr., 2 zu 1 fl. 15 kr., 3 zu 1 fl. 30 kr. Beim Transport der Hunde ist die mindeste Taxe 10 kr., sonst 3 kr. per Meile. — Frachtgüter werden nach 2 Classen befördert; zur ersten gehören rohe Stoffe, als Baumaterialien, Farbhölzer, Brennholz, Gemüse, Früchte, Getreide, Brod, Butter, Wein, Bier, Branntwein, Salz und Producte verschiedener Art; die Taxe ist pro wiener Sporco-Centner in der kleinsten Entfernung 3 kr., auf der ganzen Bahn 36 kr., sonst $1\frac{1}{4}$ kr. per Meile. — II. Classe: werthvollere Gegenstände, verarbeitete Stoffe in Emballagen per Centner und Meile $1\frac{1}{2}$ kr., also 4 bis 42 kr. auf der ganzen Bahn. Voluminöse Gegenstände zahlen den doppelten Preis der ersten Classe, und zerbrechliche und gefährliche Gegenstände, als Terpentin, Schießpulver u. s. w. den doppelten Preis der zweiten Classe. — Viehtransport findet nach dem Gewicht zum Preise der ersten Frachtclasse Statt und wird gerechnet: 1 Pferd zu 12 Ctr, 1 Ochs zu 15 Ctr, 1 Kuh 6 Ctr, Kälber zu 3 und 1 Ctr, 1 gemästetes Schwein 2 Ctr, 1 ungemästetes Schwein 1 Ctr, 1 Hammel 1 Ctr u. s. w. — Equipagen und Güterwagen zahlen II. Classe. — Auf einen Transportwagen dürfen nur 60 Ctr geladen werden.

Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit mit Einschluß des Aufenthalts.

Stationen der Hauptbahn.	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Last-Fahrt.
		St. M.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Wien bis Florisdorf	1	— 9	— 24	— 15	— 10	— 6
„ „ Süßenbrun	2	— 20	— —	— 32	— 20	— 12
„ „ Wagram . .	2½	— 37	1. —	— 38	— 25	— 15
„ „ Gänserndorf	4	1. 4	1. 36	1. —	— 40	— 24
„ „ Angern . . .	5	1. 29	2. —	1. 15	— 50	— 30
„ „ Dürnkrut. .	7	1. 51	2. 48	1. 45	1. 10	— 42
„ „ Drösing . .	8	2. 6	— —	2. 5	1. 20	— 48
„ „ Hohenau . .	9	2. 27	3. 36	2. 15	1. 30	— 54
„ „ Lundenburg	11	3. 6	4. 24	2. 45	1. 50	1. 6
„ „ Neudorf . .	12¾	3. 55	5. —	3. 8	2. 5	1. 15
„ „ Göding. . .	14	4. 16	5. 36	3. 30	2. 20	1. 24
„ „ Bisenz-Pisek	17	4. 59	6. 48	4. 15	2. 50	1. 42
„ „ Hradisch . .	19	5. 26	7. 36	4. 45	3. 10	1. 54
„ „ Napajeld . .	21	5. 53	8. 24	5. 15	3. 30	2. 6
„ „ Hullein . .	23	6. 32	9. 12	5. 45	3. 50	2. 18
„ „ Prerau . . .	25	7. 4	10. —	6. 15	4. 10	2. 30
„ „ Leipnick . .	27	7. 45	10. 48	6. 45	4. 30	2. 42
Stockerauer Flügelbahn.						
Wien bis Florisdorf .	1	— 9	— 24	— 15	— 10	— 6
„ „ Jedlersee . .	1¼	— 15	— 30	— 18	— 12	— 8
„ „ Enzersdorf .	1½	— 27	— 36	— 24	— 15	— 10
„ „ Kronenburg	2	— 37	— 48	— 30	— 20	— 12
„ „ Stockerau .	3	— 59	1. 12	— 45	— 30	— 18
Brünner Flügelbahn.						
Lundenb. bis Saitz. . .	2	— 38	— 48	— 30	— 20	— 12
„ „ Branowitz	5	1. 10	2. —	1. 15	— 50	— 30
„ „ Raigern .	7	1. 43	2. 48	1. 45	1. 10	— 42
„ „ Brünn . .	9	2. 16	3. 36	2. 15	1. 30	— 54
Olmützer Flügelbahn.						
Prerau bis Brodeck . .	1½	— 24	— 36	— 23	— 15	— 9
„ „ Olmütz . .	3	1. 6	1. 12	— 45	— 30	— 18

Der Raum gestattet nicht, diesen Tarif in seiner ganzen Ausdehnung, wie er existirt, hier aufzustellen, indeß kann der Reisende denselben von und nach jeder Station mit Hilfe der hierzu gehörigen Zugskarte sehr leicht selbst berechnen; indeß folgt hier zur Erleichterung noch der

Tarif für die Beförderung von Personen auf den Hauptrouten.

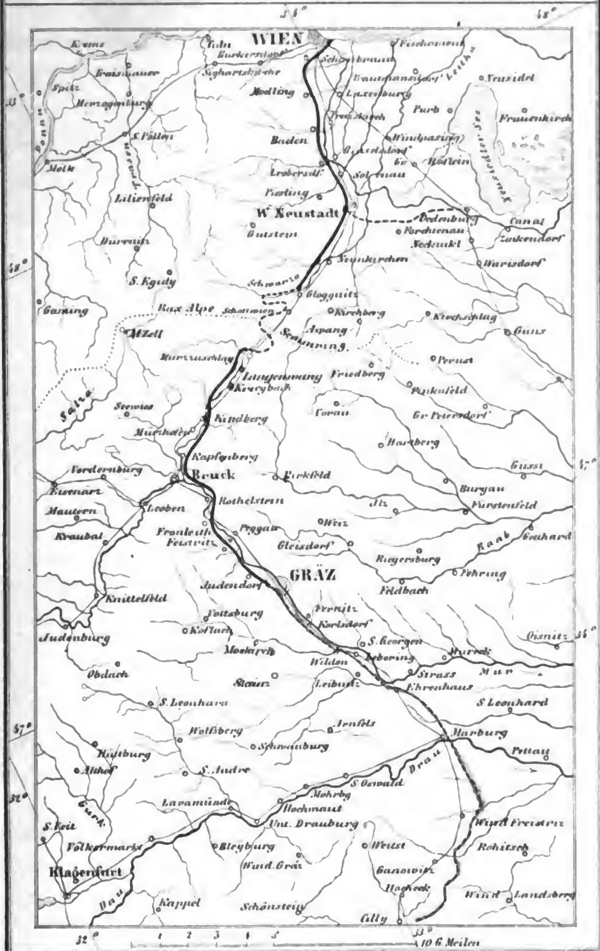
Stationen. (Nach dem Alphabet.)	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Last-Fahrt
		St. M.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Brünn bis Leipnick . .	25	6. 55	10. —	6. 15	4. 10	2. 30
„ „ Lundenburg	9	2. 16	3. 36	2. 15	1. 30	— 54
„ „ Olmütz . .	26	7. 20	10. 24	6. 30	4. 20	2. 36
„ „ Prerau. . .	23	6. 14	9. 12	5. 45	3. 50	2. 18
„ „ Stockerau .	21	6. 3	8. 36	5. 25	3. 34	2. 9
„ „ Wien. . . .	20	5. 22	8 —	5 —	3. 20	2 —
Leipnick bis Lundenburg	16	4. 39	6. 12	3. 53	2. 35	1. 33
„ „ Olmütz . .	5	1. 47	2 —	1. 15	— 50	— 30
„ „ Prerau . .	2	— 41	— 48	— 30	— 20	— 12
„ „ Stockerau .	28	8. 26	11. 40	7. 10	4. 44	2. 51
„ „ Wien . . .	27	7. 45	10. 48	6. 45	4. 30	2. 42
Lundenb. bis Olmütz .	17	5. 4	6. 24	4 —	2. 40	1. 36
„ „ Prerau .	14	3. 58	5. 36	3. 30	2. 20	1. 24
„ „ Stockerau	12	3. 47	5 —	3. 10	2. 4	1. 15
„ „ Wien . .	11	3. 6	4. 24	2. 45	1. 50	1. 6
Olmütz bis Prerau. .	3	1. 6	1. 12	— 45	— 30	— 18
„ „ Stockerau	29	8. 51	11. 48	7. 25	4. 54	2. 57
„ „ Wien. . .	28	8. 10	11. 12	7 —	4. 40	2. 48
Prerau bis Stockerau.	26	7. 45	10. 36	6. 40	4. 24	2. 39
„ „ Wien . . .	25	7. 4	10. —	6. 15	4. 10	2. 30
Stockerau bis Wien. .	3	— 59	1. 12	— 45	— 30	— 18

Die Fahrpreise sind per Meile in Conventions-Münze wie folgt berechnet: Für die Personenfahrten I. Classe 24 kr., II. Classe 15 kr., III. Classe 10 kr., und für die gemischten Trains I. Classe 15 kr., II. Classe 10 kr., III. Classe 6 kr. Letztere rücken also um eine Classe hinunter.

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 6. Januar 1838 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		fl. C.-M.	Ctr.	fl. C.-M.	fl. C.-M.
1838	190,642	84,565	—	—	84,565
1839	273,055	267,277	—	19,604	286,881
1840	225,187	407,455	534,237	214,785	622,239
1841	393,471	546,312	1,032,846	341,077	887,389
1842	622,665	755,170	1,486,594	501,000	1,256,170
1843	661,220	832,547	1,800,419	706,525	1,539,071
1844	668,907	871,703	2,027,718	793,017	1,664,719

Kaiser Ferdinands Südbahn.



Im Jahre 1844 sind für eigene Rechnung 344,530 Ctr. an Baumaterialien befördert worden, mithin beträgt die Gesammtmasse der Lasten 2,372,248 Ctr. Zu den Einnahmen kommen noch anderweitige 26,166 fl., so daß also die Brutto=Einnahme pro 1844 = 1,690,885 fl. C.=M. beträgt; hiervon sind jedoch 30,178 fl. an Provisionen für Güter abzurechnen, so daß 1,660,707 fl. als Einnahme bleiben. Die Betriebskosten machten 833,809 fl. oder $50^1/_5$ % der Brutto=Einnahme; hierbei sind jedoch 20,962 fl. für den Reservefonds der Locomotiven und Wagenburg mit enthalten. Zum Reservefonds gingen 10,123 fl., welcher sich am 1. Januar 1845 auf 160,332 fl. C.=M. stellte.

---

30. Kaiser=Ferdinands=Südbahn.

(Wien=Triest.)

Mit Zugskarte.

A. Wien=Gloggnitz.

Diese Bahn ist aus dem früher unter der Benennung „Wien=Raaber Eisenbahn" bekannten Unternehmen entstanden. Nach dem ersten Plan sollten zwei Hauptbahnen, welche in Wien ihren Anfangspunkt haben, in folgender Richtung erbaut werden: Die eine dieser Bahnen war an der Donau herunter direct nach Raab projectirt, mit Seitenbahnen nach Preßburg und Gönyö; die andere, welche gleichsam als eine südliche Verlängerung der Ferdinands=Nordbahn angesehen wurde, sollte über Wiener=Neustadt und von da einerseits über Oedenburg nach Raab, und andererseits über Gloggnitz und Schottwien nach Triest führen. Zu diesen Hauptbahnen waren noch eine Anzahl Seitenbahnen projectirt. — Am 17. Februar 1836 that Freiherr v. Sina zur Weiterführung dieses Unternehmens die ersten Schritte, indem derselbe bei den Behörden um die Erlaubniß nachsuchte, die nöthigen Vorarbeiten vornehmen zu dürfen. Diese wurden vom Ober=Ingenieur der budweis=gmundener Bahn, Herrn Mathias Schönerer, geleitet und bis Februar 1837 vollendet. Es wurde nun am 27. d. M. durch Freiherrn v. Sina ein Gesuch um die Bewilligung zur Erbauung einer Eisenbahn von dem Glacis Wiens nach Raab, sowohl in directer Linie über Bruck an der Leytha und Wieselburg mit einer Zweigbahn nach Preßburg, als auch über Neustadt nach Oedenburg, eingereicht, mit der beigefügten Erklärung: „daß derselbe jederzeit mit seiner zu bildenden Actien=Gesellschaft bereit seyn werde, alle Erweiterungen dieser Bahnen, einerseits nach Triest, andererseits bis

Ofen, wenn sie sich als zweckmäßig und nützlich darstellen sollten, auszuführen." — Gleichzeitig erboten sich mehrere triester Handelshäuser, eine directe Verbindung zwischen Wien und Triest durch Steiermark herzustellen. Nachdem hierauf Freiherr v. Sina mit den triester Handlungshäusern eine Uebereinkunft getroffen hatte, erfolgte am 2. Januar 1838 die erbetene Concession, jedoch mit dem Vorbehalt der etwa später erforderlichen Expropriation der ganzen Eisenbahn=Anlage. — Das Anlage=Capital aller unter der Firma: „K. K. priv. wien=raaber Eisenbahn" zu verstehenden Bahnen war auf 12,500,000 fl. C.=M. berechnet. Die obere technische Leitung erhielt Herr M. Schönerer, welcher vorher auf Kosten der Gesellschaft nach England und Amerika reiste, um die nöthigen Accorde abzuschließen.

Am 1. März 1839 erschien die definitive Bewilligung zum Bau der Bahn von Wien über Neustadt nach Oedenburg, und im nächsten Monat begannen die Bauarbeiten zwischen Baden und Wiener=Neustadt, und wurden so thätig betrieben, daß schon Ende desselben Jahres die ersten Probefahrten von Neustadt nach Kottingbrunn, ungefähr 2 Meilen lang, gemacht werden konnten. — Als am 6. Juni 1840 auch die Bewilligung für den Bau der andern Bahn über Trautmannsdorf und Potzneusiedl an dem rechten Donauufer herunter nach Raab erfolgte, wurde dieselbe ebenfalls in Angriff genommen. Der Damm war von Wien aus bereits auf einer großen Entfernung hergestellt, viele Brücken und Stützmauern waren erbaut und viel Material für den Oberbau angeschafft, und die bedeutende Summe von 950,000 fl. C.=M. ausgegeben, als plötzlich eine Unterbrechung des Weiterbaues eintrat. — Die Veranlassung hierzu gaben zwei Beschlüsse des ungarischen Landtages im Jahre 1841, wodurch zuerst eine am linken Donauufer projektirte, von Pest über Preßburg nach Wien gehende Eisenbahn, und später die wien=raaber Bahn ebenfalls von den ungarischen Ständen auf das Kräftigste unterstützt wurde. — Hierdurch war die raaber Bahn mit einer Parallelbahn bedroht; man faßte daher den Entschluß, den Bau vorerst mit einem erträglichen Schaden einzustellen, statt einem ähnlichen Schicksale, wie die versailler Bahnen, entgegen zu gehen. — Hiernach ist das Unternehmen dahin geändert, daß die zweite Linie aufgegeben und die erste Linie statt von Neustadt nach Oedenburg, nach Gloggnitz geführt wurde; sie bildet den Anfang der wien=triester Bahn. — In Folge Regierungsbeschlusses vom 17. Dezember 1842 wurde hiernach der Actienfond auf 10,000,000 fl. C.=M. gestellt, und die alte Firma der Gesellschaft in jene „Wien=Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft" umgewandelt.

Die Bahn beginnt oberhalb des k. k. Belvederes zu Wien, durchschneidet den wiener Berg an seiner niedrigsten Stelle bei Meidling, umgeht den Eichkogel bei Mödling und den Hartberg bei Baden; sie läuft beinahe durchgehends am Fuße des Gebirges hin, und erreicht von Neustadt aus in fast gerader Linie ihren Endpunkt auf der Nordseite von Gloggnitz.

Nivellement der Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz.

Länge in Klafter.		Neigung.	Höhe am Endpunkt.	
210	„	1 : ∞	0 Fuß.	Wiener Bahnhof.
654	„	1 : 595 St.	6,6 „	
1236	„	1 : 824 „	15,6 „	
3021	„	1 : 403 „	61,2 „	
408	„	1 : ∞	61.2 „	
2443	„	1 : 400 Fl.	24,6 „	
2316	„	1 : 2316 St.	30,6 „	
3375	„	1 : 400 „	81,6 „	Tunnel.
116	„	1 : ∞	81,6 „	Baden.
4237	„	1 : 285 „	171, „	
4141	„	1 : 309 „	251,4 „	
355	„	1 : ∞	251,4 „	
2806	„	1 : 319 Fl.	198,6 „	
214	„	1 : ∞	198,6 „	Wiener = Neustadt.
1630	„	1 : 155 St.	261,6 „	
4407	„	1 : 130 „	465, „	
1293	„	1 : 166 „	511,8 „	Neunkirch.
1626	„	1 : 214 „	577,4 „	
767	„	1 : 130 „	592,8 „	
1248	„	1 : 260 „	621,6 „	
520	„	1 : 217 „	636, „	
1689	„	1 : 151 „	715,2 „	
675	„	1 : 130 „	734,4 „	
326	„	1 : ∞	734,4 „	Gloggnitz.

39,713 Klafter = 75,320 Meter = 16,95 Wegstunden = 10,17 deutsche Meilen.

Die größte Steigung befindet sich vor dem Bahnhof zu Gloggnitz und beträgt 1 : 130 auf 675 Klafter: sie fällt jedoch in einer geraden Linie von 6350 Klafter Länge, und ist daher minder gefährlich. — Die Radien der Curven messen größtentheils über 1000 Klafter; der kleinste noch 850 oder 5100 Fuß Halbmesser. — Die Länge der geraden Linien mißt 30,049 Klafter, und die der Curven 9664 Klafter.

Auf der ganzen Bahn von Wien bis Gloggnitz wurden 455 Bauobjecte ausgeführt; von diesen sind die bedeutendsten: ein Tunnel durch den Bergvorsprung am sogen. Katzbüchel von 87 Klaftern oder 522 Fuß Länge, welcher 28 Fuß weit, 24 Fuß hoch und mit Quadern eiförmig ausgewölbt ist. Er wurde durch Werkleute vom oberauer Tunnel ausgeführt, kostete 98,355 fl. C.=M., und liegt in einem wenig festen Quarzconglomerat; sein Gewölbe ist von Sandsteinquadern hergestellt. — Die Brücke über die larenburg=himberger Chaussee ist 30 Fuß breit und hat 7 Oeffnungen; hieran schließt sich auf der Seite nach Baden ein Viaduct mit 30 Gewölben, und auf der andern Seite ein solcher von 3 Gewölben. Die Länge dieses Bauwerks ist 1380 Fuß. — Ferner sind erwäh=

nenswerth: die Brücken über die triester und über die badener Chaussee, über den Aubach bei Baden und über die Schwarza bei Gloggnitz.

Der Bahndamm ist durchgehends 28 Fuß breit für zwei Geleise hergestellt, jedoch sind vorläufig nur bis Wiener-Neustadt Doppel-Geleise gelegt worden. — Zum Oberbau sind Vignolschienen von 42 ℔ Gewicht per Yard angewendet; sie sind auf Langschwellen aufgeschraubt, welche von 4 zu 4 Fuß auf Querschwellen ruhen. Die Geleisbreite beträgt 4 Fuß 6½ Zoll wiener Maß.

Anlage- und Einrichtungskosten nach dem Rechnungsabschluß vom 31. Dezember 1843.

1) Für Tracirung der Bahnen	92,403	fl.
2) Concessionstaxen, Reisen, Actiensubscription &c. .	43,251	„
3) Actien-Emanirung	35,220	„
4) Grundeinlösungen und Entschädigungen . . .	646,864	„
5) Unterbau, Brücken, Uebergänge &c.	2,607,334	„
6) Oberbau, Ausweichungen, Drehscheiben &c. . .	2,666,049	„
7) Einfriedigung der Bahn und Stationen . . .	54,248	„
8) Bau- und Nutzholzvorräthe	36,741	„
9) Stations- und Bahngebäude	1,233,674	„
10) Eisenbahnwagen für den Bau (383 Stück) . .	106,163	„
11) Instrumente, Werkzeuge und Geräthe	107,290	„
12) Der Fahr-fundus instructus	1,396,053	„
13) Bau-Regie-Conto	175,422	„
14) Central-Bureau-Regie-Conto	82,064	„
15) Omnibus für den wiener Bahnhof &c.	28,476	„
16) à Conto-Zahlungen	27,113	„
17) 4 % Interessen während der Bauzeit	363,527	„
Baukosten bis Ende 1843 = C.-M.	9,701,893	fl.
18) Maschinen-Fabrik-Gebäude und Einrichtung . .	512,837	fl.
19) Vorschüsse für den Fabriks-Betrieb &c.	239,828	„
20) Actien-Vorraths-Conto	103,200	„
21) Diverse Zinsen-Conto	18,348	„
22) Actien, Zinsen und Dividenden-Conto	218,271	„
23) Bahnbetriebs-Inventarium für 1844	116,838	„
24) Salz-Vorraths-Conto für 1844	32,842	„
25) Cassen-Contos, und zwar Saldo	57,291	„
Summe C.-M.	11,001,347	fl.
Rechnet man von den Kosten der Bahnbauten	9,701,892	fl.
die auf die preßburger Bahn verwendeten . . .	950,000	„
ab, so bleiben reine Baukosten für die wien-gloggnitzer Bahn . . . . C.-M.	8,751,892	fl.

Uebertrag der Baukosten vom Jahre 1843 . .	9,701,893 fl.
Für die verschiedenen Bahnanlagen sind im Jahre 1844 verausgabt:	
26) Tracirungskosten für die 3 Seitenbahnen . . .	1683 „
27) Actien=Emanirungs=Conto	150 „
28) Grundeinlösungen und Entschädigungen . . .	6,837 „
29) Unterbau=Conto	14,178 „
30) Oberbau=Conto	26,607 „
31) Bahneinfriedigungs=Conto	188 „
32) Gebäude längs der Bahn und in den Bahnhöfen	16,898 „
33) Instrumente, Werkzeuge und Geräthschaften . .	4,235 „
34) Fahr=Fundus-instructus=Conto	32,337 „
35) Bau=Regie=Conto für die 3 Zweigbahnen . . .	3,390 „
36) Central=Bau=Regie=Conto, ebendaselbst	641 „
37) Für einen neuen Omnibus, Nr. 29	1,000 „
38) 4 % Interessen während der Bauzeit der 3 Zweigbahnen	2,785 „
(Von vorstehenden Summen kommen 6,462 fl. Einnahme für Nutzhölzer und Vorschuß in Abzug.)	
Restsumme	9,806,360 fl.
39) Maschinen=Fabrik=Gebäude und Einrichtungen .	977,253 „
40) Diverse Conti, als: Actien, Zinsen, Dividenden, Bahnbetriebs=Inventarium, Salz=Vorräthe, Assecuranz, Staatsbahn=Pacht (Betriebsauslagen 49,552 fl.), Cassenconti	598,721 „
Totalsumme 1844 C.=M.	11,382,334 fl.

Bilanz der Einnahmen bis Ende 1844.

1) Actien=Capital=Conto.	9,989,800 fl.
2) Tratten=Conto	456,607 „
3) Unterstützungs=Fonds	4,892 „
4) Cautions=Conto	1,974 „
5) Banquier Simon G. Sina	163,524 „
6) Betriebsfonds und Einnahme für die k. k. Staatsbahn	168,222 „
7) Reine Einnahme vom Bahnbetrieb und von der Maschinenfabrik im Jahre 1844	597,315 „
Summe wie oben C.=M.	11,382,334 fl.

Der Fonds der Gesellschaft soll auf folgende Summe gebracht werden:

1) 25,000 Actien à 400 fl. C.=M.	10,000,000 fl.
2) — Nachzahlungen von 100 fl. per Actie .	2,500,000 „
3) Eine Anleihe (am 30. Juli 1844 bewilligt) .	1,500,000 „
Summe C.=M.	14,000,000 fl.

Für die Nachzahlungen sind folgende Termine gestellt: I. Rate am 1. August 1845 mit 25 fl.; II. 1. Februar 1846 mit 25 fl.; III. 1. August 1846 mit 25 fl.; IV. 1. Februar 1847 mit 25 fl. = 100 fl. C.=M.

Die Actien erhielten folgende Dividenden: Im Jahre 1843: 17 fl. 30 kr. und 1844: 21 fl. oder 5¼ %.

Am 4. Februar 1844 wurde der Gesellschaft eine Concession für den Bau von 3 Zweigbahnen ertheilt, nämlich von Wien nach Bruck an der Leytha, nach Laxenburg und nach Katzelsdorf.

Die Zweigbahn von Wien nach Bruck ist die ursprüngliche wien=raaber Linie, welche, nachdem 950,000 fl. auf dieselbe verwendet waren, wegen ungünstiger Conjuncturen verlassen wurde. — Sie berührt zwei Städte, Bruck an der Leytha und Hainburg, und elf der größten Märkte, mehrere große Dörfer und Wallfahrtsorte. Die Länge dieser Zweigbahn beträgt 5 Meilen, und die Anlagekosten derselben für ein Geleis sind auf 2,260,000 fl. C.=M. berechnet, welche muthmaßlich 6 % rentiren sollen. Wenn jedoch obige 950,000 fl. zugerechnet werden, so beträgt das Anlage=Capital 3,210,000 fl. C.=M., und die Rente etwas über 5 %.

Die Seitenbahn von Mödling nach Laxenburg mißt 2400 Klafter; ihre Baukosten sind zu 142,000 fl. C.=M. veranschlagt, und man erwartet hiefür einen jährlichen Gewinn von mindestens 15,000 fl. C.=M. — Der mödlinger Bahnhof wurde schon im Jahr 1841 mit besonderer Rücksicht auf die Einmündung der laxenburger Seitenbahn angelegt, ferner ein Theil des Grundes für die letztere eingelöst und ein Stück des Dammes hergestellt.

Die Seitenbahn von Neustadt bis an die ungarische Grenze bei Katzelsdorf in einer Länge von 2300 Klaftern bildet einen Theil der ödenburger Linie. Die Kosten ihrer Anlage sind auf 252,000 fl. C.=M. berechnet, und man erwartet hiefür einen jährlichen Gewinn von 93,000 fl. Für die Fortsetzung der Bahn von Katzelsdorf bis Oedenburg hat sich in Ungarn eine Gesellschaft gebildet, welcher das für die Bahn erforderliche Geländ unentgeldlich zugesagt ist.

Ferner wird beabsichtigt, eine Verbindungsbahn zum Glacis und k. k. Hauptzollamte in Wien herzustellen. Die Länge vom Bahnhof bis zum Glacis, woselbst der Aufsitzplatz für Personen angelegt werden soll, beträgt 1380 Klafter; und die Seitenlinie zu dem Hauptzollamte, welche ausschließlich für den Transport von Gütern zu dienen hat, ist 460 Klafter lang. Die Kosten der Anlage für beide Linien, einschließlich der Wagen, sind auf 326,000 fl. veranschlagt, welche muthmaßlich einen jährlichen Gewinn von 22,500 fl. abwerfen sollen.

In der Generalversammlung vom 30. Juli 1844 wurde der Bau der vorstehenden Bahnanlagen mit Stimmenmehrheit beschlossen.

Nach dem vorstehenden Rechnungsabschluß sind (mit Ausnahme von Pos. 20 — 22) 10,661,528 fl. verausgabt, mithin nach Abzug des Actien=Capitals von 10,000,000 fl. noch 661,528 fl. für die angeführten Zwecke verwendet worden. Hierdurch und für den Bau der Zweigbahnen, sowie für weitere Einrichtungen stellen sich folgende Erfordernisse:

1)	Für die Zweigbahn von Wien nach Bruck . . .	2,260,000 fl.
2)	„ „ „ „ Mödling nach Laxenburg	142,000 „
3)	„ „ „ „ Neustadt nach Katzelsdorf	252,000 „
4)	„ „ Verbindungsbahn in Wien	326,000 „
5)	„ obige Mehrausgaben 2c.	662,000 „
6)	Als Betriebsfond für die Nebenbahnen	80,000 „
7)	Vermehrung der Betriebsmittel und Vergrößerung der Gebäulichkeiten in Gloggnitz	200,000 „
	Summe C.=M.	3,922,000 fl.

Wofür der Sicherheit wegen 4,000,000 fl. angenommen werden.

Der hieraus zu erwartende Gewinn ist, wie oben bemerkt, jährlich zu 301,000 fl. angegeben, wodurch die Rente der Actionäre sich um 1⅓ % steigern würde. — Man beabsichtigte den Bau dieser Bahnen binnen 3 Jahren auszuführen.

Nach einer Bekanntmachung der Direction vom 29. Januar 1845 ist in der Generalversammlung der Beschluß gefaßt worden, daß zum Behufe der Herbeischaffung zur Zurückzahlung der schwebenden Schuld und zur Ausführung der Zweigbahnen von der Generalversammlung vom 30. Juli v. J. bewilligten Fonds im Betrag von 4,000,000 fl., nur 1,500,000 fl. mittelst einer 5 % Anleihe unter den früher festgesetzten Modalitäten, dagegen 2,500,000 fl. durch Zahlung von 100 fl. per Actie, um dieselbe auf den früheren Nominalwerth von 500 fl. C.=M. zu stellen, herbeigeschafft werden sollen.

Im Jahre 1844 waren 34 Locomotiven im Dienst, welche zusammen 71,831 Meilen zurücklegten und 12,361 Klafter 3 Fuß langes, gemischtes Holz consumirten, also pro Meile 0,172 Klafter im Werth von 1 fl. 26 kr. Die Kosten der Zugskraft betrugen pro Meile 2 fl. 36,4 kr. — Ende 1843 waren 115 Personen= und 153 Frachtwägen vorhanden, welche achträderig construirt sind. Eine neuere Nachweisung über die Transportmittel ist nicht gegeben worden.

Im Sommer werden täglich folgende Fahrten gemacht: Von Wien nach Gloggnitz 5, nach Neustadt 7 und nach Baden 11 Fahrten. Extrafahrten an Sonn= und Feiertagen: von Wien nach Gloggnitz 1 Fahrt, und nach Baden 4 Fahrten. In entgegengesetzter Richtung von Gloggnitz nach Wien 5, von Neustadt nach Wien 7, von Baden nach Wien 11 Fahrten; und an Sonn= und Feiertagen noch eine Fahrt von Baden nach Wien.

13*

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

Von **Wien** nach	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
		St. M.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Meidling	0,50	— 10	— 20	— 16	— 13
Liesing	1,25	— 15	— 25	— 20	— 15
Brunn	1,60	— 22	— 36	— 27	— 18
Mödling	2	— 30	— 40	— 30	— 20
Gumpoldskirchen	2,65	— 45	— 54	— 40	— 27
Baden	3,37	1 —	1. 6	— 48	— 33
Vöslau	4	1. 5	1. 20	1 —	— 40
Leobersdorf.	4,50	1. 15	1. 30	1. 6	— 45
Felixdorf	5,25	1. 30	1. 45	1. 18	— 54
Neustadt	6,37	1. 45	2 —	1. 30	1 —
St. Egyden	7,25	2 —	2. 20	1. 45	1. 10
Neunkirchen	8,25	2. 15	2. 40	2 —	1. 20
Pottschach	9,15	2. 27	3 —	2. 15	1. 30
Gloggnitz	9,87	2. 40	3. 20	2. 30	1. 40
Von **Gloggnitz** nach:					
Pottschach	0,72	— 7	— 25	— 20	— 15
Neunkirchen	1,62	— 15	— 42	— 34	— 21
St. Egyden	2,62	— 30	1 —	— 45	— 30
Neustadt.	3,50	— 45	1. 20	1 —	— 40
Felixdorf	4,62	1 —	1. 40	1. 15	— 50
Leobersdorf.	5,37	1. 15	1. 54	1. 25	— 57
Vöslau	5,87	1. 25	2. 6	1. 33	1. 3
Baden	6,50	1. 30	2. 20	1. 45	1. 10
Gumpoldskirchen	7,22	1. 35	2. 30	1. 51	1. 15
Mödling	7,87	1. 45	2. 40	2 —	1. 20
Brunn	8,27	1. 50	2. 48	2. 6	1. 24
Liesing	8,62	2 —	3 —	2. 15	1. 30
Meidling	9,37	2. 5	3. 12	2. 24	1. 36
Wien.	9,87	2. 15	3. 20	2. 30	1. 40

Wagen IV. Classe gehen mit bestimmten Frachtentrains nur von Neustadt, Baden und Mödling nach Meidling, Wien oder zurück, und es beträgt die Gebühr pro Person und Fahrt für obige Stationen 36 kr., 24 kr. oder 15 kr. — Kinder bis zu 2 Jahren sind in Begleitung ihrer Angehörigen frei; Kinder von 2 — 10 Jahren zahlen die halbe Taxe.

Tarif für den Transport von Passagiergepäck, Eilgut und Güter.

Von **Wien** nach	Passagiergepäck und Eilgut.				Güter.	
	1—25 ℔.	26—50 ℔.	51—75 ℔.	76—100 ℔.	I. Classe. 1 Ctr.	II. Classe. 1 Ctr.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Mödling	10	10	10	10	4	5
Baden	10	12	14	17	5	5
Leobersdorf . . .	10	14	18	23	5	6
Felixdorf	10	15	22	28	6	7
Neustadt	10	17	24	32	7	8
Neunkirch	10	21	31	41	10	12
Gloggnitz	13	25	38	50	12	15
Von **Gloggnitz** nach						
Neunkirch	10	10	10	10	4	5
Neustadt	10	12	14	17	5	5
Felixdorf	10	14	18	24	6	7
Leobersdorf . . .	10	16	23	30	7	9
Baden	10	18	27	36	9	11
Mödling	11	22	33	44	11	13
Wien	13	25	38	50	12	15
Mürzzuschlag . .	5	10	15	20	—	12

Jeder Reisende hat 25 ℔ Gepäck unter eigener Aufsicht frei.

Bei Versendungen von Passagiergepäck und Eilgut von über 100 ℔ wird für 25 ℔ und Meile $1\frac{1}{4}$ kr. zu den Tarifpreisen gerechnet. Für voluminöse oder eine besondere Aufsicht erfordernde Gegenstände ist der doppelte Tarifsatz zu bezahlen. — Zur I. Classe Güter gehören alle Gattungen Getreide, Holz, Steine, Kohlen, rohe Stoffe und Producte; zur II. Classe Kaufmannsgüter, Waaren und verarbeitete Producte ꝛc. — Der Gütertransport von Wien bis Bruck kostet per Sporco-Centner I. Classe $29\frac{3}{4}$ kr., II. Classe 33 — $36\frac{1}{5}$ kr, und von Wien bis Grätz I. Classe $34\frac{3}{5}$ kr., II. Classe 38 — $45\frac{1}{5}$ kr. Die höheren Tarifsätze der II. Classe werden für Güter erhoben, welche auf beiden Bahnen in die II. Classe gehören.

Tarif für den Transport von Equipagen, Pferden und Hunden.

Von **Wien** nach	Equipagen. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.	Pferde. 1—2 Stück.	3—4 Stück.	1 Hund.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	kr.
Mödling	2 —	2. 30	3 —	4 —	2 —	4 —	10
Baden	3. 30	4. 24	5. 15	7 —	3. 30	7 —	12
Neustadt	6. 30	8. 9	9. 45	13 —	6. 30	13 —	21
Gloggnitz	10 —	12. 30	15 —	20 —	10 —	20 —	30
Von **Gloggnitz** nach:							
Neustadt	3. 30	4. 24	5. 15	7 —	3. 30	7 —	12
Baden	6. 30	8. 9	9. 45	13 —	6. 30	13 —	21
Mödling	8 —	10 —	12 —	16 —	8 —	16 —	24
Wien	10 —	12. 30	15 —	20 —	10 —	20 —	30

Für den Transport der Equipagen wird pro Meile bezahlt: **I.** Classe, leichte, leere Wagen 1 fl., **II.** Classe, bepackte, zweisitzige Wagen 1 fl. 15 kr., **III.** Classe, bepackte viersitzige Wagen 1 fl. 30 kr., **IV.** Classe, schwere Reisewagen 2 fl. per Meile. Die zu den Equipagen gehörigen Personen haben Fahrbillets **III.** Classe zu lösen. — Für den Transport der Pferde wird für 1 und 2 Pferde 1 fl. und für 3 und 4 Pferde 2 fl. pro Meile berechnet. Der Diener hat ein Billet **III.** Classe zu zahlen. — Für die Hunde beträgt die niedrigste Gebühr 10 kr., für größere **Strecken 3 kr. per Meile.**

Die Frequenz seit Eröffnung der ersten Bahnstrecke vom 16. Mai 1841 war:

Jahr.	Personen.	Einnahme.	Güter.	Einnahme.	Gesammt-Einnahme.
		fl. C.-M.	Ctr.	fl. C.-M.	fl. C.-M.
1841 1842½	1,306,951	636,943	290,961	45,594	711,265
1842½	676,432	356,275	380,781	65,235	439,690
1843	1,179,245	620,849	1,204,220	176,969	855,364
1844	1,057,636	641,286	1,184,645	217,053	906,353

Im Jahr 1844 betrugen die Unkosten für die Frachten 41,682 fl., welche aber reichlich durch diverse Einnahmen von 48,014 fl. C.-M. ersetzt wurden. — Die Betriebsauslagen machten 403,448 fl. oder 44½ % von den Einnahmen aus, und der Reinertrag hat das Anlage-

Capital mit $5^1/_8$ % verzinst, — Die Maschinenfabrik, deren Gesammt-Capital sich auf 1,054,570 fl. C.-M. beläuft, welches zu 4 % verzinst wird, hat im Jahr 1844 einen reinen Gewinn von 48,313 fl. C.-M. gemacht, also 6130 fl. über die 4 % abgeworfen. — Die Reinerträgnisse für 1844 brachten 551,218 fl. C.-M.; davon wurden bezahlt an 25,000 Actien à 21 fl. = 525,000 fl.; für diverse Zinsen 18,384 fl., und der Rest von 7834 fl. wurde auf die Rechnung von 1845 übertragen. Dieser Saldo mit dem von früheren Jahren machte am 1. Januar 1845 = 53,930 fl. C.-M.

B. Gloggnitz-Mürzzuschlag.

Für den Uebergang über den Semmering sind bis jetzt 3 verschiedene Linien projectirt. I. Von Gloggnitz bis Mürzzuschlag eine Linie von 22,648 Klaftern oder 5,6 Meilen Länge. Hiervon sind 1300 Klafter horizontal, 15,477 Klafter steigend, wodurch eine Höhe von 246 Klaftern, ferner 5872 Klafter fallend, wodurch eine Tiefe von 116 Klaftern erreicht wird. Diese Linie erfordert 10 Tunnelbauten, deren Gesammtlänge 1716 Klafter beträgt; und 22 Brücken und Viaducte. Die Gesammtkosten des Entwurfes I berechnen sich auf 5,370,000 fl. C.-M. — II. Von Neunkirchen bis Mürzzuschlag eine Linie von 24,656 Klaftern oder 6 Meilen Länge. Hiervon sind 1623 Klafter horizontal, 17,162 Klafter steigend, wodurch eine Höhe von 284 Klaftern, und 5872 Klafter fallend, wodurch eine Tiefe von 116 Klaftern erreicht wird. Hier sind 15 Tunnel von 2249 Klaftern Länge zu erbauen. Die Gesammtkosten des Projects II sind auf 5,400,000 fl. C.-M. veranschlagt. — III. Von Gloggnitz bis Mürzzuschlag, eine Linie für etwaige Anwendung einer atmosphärischen Eisenbahn bearbeitet, von 13,681 Klaftern oder 3,4 Meilen Länge, wovon 805 Klafter horizontal liegen, 7085 Klafter steigen, wodurch eine Höhe von 245 Klafter, und 5792 Klafter fallen, wodurch eine Tiefe von 114 Klaftern erreicht wird. Die stärksten Steigungen auf dieser Linie 1 : 30. An Tunnel sind 3 von 1201 Klaftern Länge erforderlich. Die Kosten der ganzen Anlage sind auf 2,900,000 fl. C.-M. veranschlagt. — Sicherem Vernehmen nach hat sich die Direction der österreichischen Staatsbahnen für den Bau der ersten Linie, deren größte Steigung 1 : 50 auf 3,8 Meilen Länge beträgt, als die dem gegenwärtigen Stande der Technik entsprechendste, erklärt.

Passagier-Beförderung über den Semmering,

zur Verbindung der wien-gloggnitzer mit der k. k. Staats-Eisenbahn von Mürzzuschlag bis Grätz. — Der k. k. Postmeister und Lohnkutscher Franz Seißer hat sich verbindlich gemacht, jene Passagiere, welche, ohne mit den k. k. Postwagen zu reisen, dennoch die Fahrten auf beiden obgenannten Eisenbahnen benützen wollen, sogleich nach ihrer Ankunft in Gloggnitz oder Mürzzuschlag über den Semmering auf eine anständige Weise und in einem solchen Zeitraume zu befördern, daß dieselben noch zeitlich genug vor dem Abgange der Trains in den Bahnhöfen anlangen. — Die nöthigen Fahrkarten sind in den Stationen der beiden Bahnen gegen

Vorausbezahlung von 5 fl. C.=M. für eine viersitzige Kalesche, von 1 fl. 20 kr. für einen Platz im geschlossenen Gesellschaftswagen, und von 1 fl. für einen Platz im offenen Stellwagen (letztere jedoch nur für die Tagfahrten) zu bekommen. — Jeder Reisende hat 50 ℔ Gepäck frei; für Uebergewicht sind 10 kr. von 1 bis 50 ℔, und 20 kr. per Ctr. zu entrichten. — Frachten werden vom gloggnitzer Bahnhof über den Semmering nach Mürzzuschlag und in entgegengesetzter Richtung wie folgt befördert: 1) Passagier=Gepäck, Eilgüter, voluminöse Frachtstücke ꝛc. 20 kr. C.=M. per Centner; 2) für ordinäre Frachten 12 kr. per Centner.

Kaiserlich königliche Staats=Eisenbahn.

C. Mürzzuschlag = Grätz.

Durch Entschließung Sr. Maj. des Kaisers vom December 1841 ist die Eisenbahnlinie von Wien nach Triest als Staatsbahn erklärt worden. Diese Linie wurde in drei Hauptsectionen, nämlich von Wien bis Grätz, von Grätz bis Cilly, und von da bis Triest eingetheilt. Hierbei war aber gleich festgesetzt, daß die bereits in den Jahren 1840 bis 1842 auf Actien erbaute Strecke von Wien bis Gloggnitz benutzt und vielleicht später von der Regierung übernommen werden sollte. — Zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag ziehen die norrischen Alpen, deren niedrigster Uebergangspunkt, der Semmering, überschritten werden muß. Der höchste Punkt der über den Sattel des Gebirges hinziehenden Staatsstraße von Wien durch Steiermark liegt 3122 pariser Fuß über dem Meere, und mindestens 2000 Fuß über dem Mürzthale. Da nun dieser schwierige Uebergang doch nicht gleichzeitig mit den weiteren Bahnstrecken hergestellt werden konnte, so wurde beschlossen, die Bahn vorläufig von jenem Punkte aus zu beginnen, von welchem die Locomotivenbahn ohne Anstand geführt werden konnte. — Eine solche geeignete Stelle ergab sich bei Mürzzuschlag, welche vorläufig als Anfangspunkt der steiermärkischen Bahn jenseits des Semmerings bestimmt ist. Hier beginnt das Thal der Mürz, welches 6 Meilen weiter bis Bruck in das ganz südlich ziehende Murthal einmündet. Letzteres Thal führt wieder mit 6 Meilen in fast gerader Richtung bis Grätz, und von da weiter bis Neudorf. Die Niveauverhältnisse 1 : 130 bis 1 : 200 sind nicht ungünstig, und sie verbessern sich gegen Bruck und Grätz bis 1 : 300 und 1 : 400, mit Zwischenstrecken von 1 : 800 bis 1 : 1000. — Die Bahnlinie besitzt 115 gerade Strecken von 31,216 Klaftern, und 116 gekrümmte Strecken von 19,170 Klaftern Länge, deren kleinste Radien 150 Klafter messen; mithin beträgt die Gesammtlänge zwischen Mürzzuschlag und Grätz 50,386 Klafter oder 12,6 österreichische Meilen. — Diese Bahnstrecke hat 14 Bahnhöfe, nämlich: Mürzzuschlag, Langenwang, Krieglach, Kindberg, Marein, Kapfenberg, Bruck, Bärnegg, Mirnitz, Frohnleiten, Peggau, Kl. Stübing, Judendorf und Grätz. Das Stück von Mürzzuschlag bis Bruck wurde im September 1842, und bis Grätz im März 1843 in Angriff genommen; die ganze Bahn am 21. October 1844 eröffnet. Vollendet war

dieselbe in ungefähr 369 Arbeitstagen, und die Durchschnittszahl der Arbeiter, welche täglich längs der Bahn beschäftigt waren, betrug 6200. Die Ausführung der Bahn leitete der Ober=Ingenieur Johann Fillunger, wogegen die Stationsgebäude unter der Leitung des Ober=Ingenieurs Moritz Löhr aufgeführt sind. — An bemerkenswerthen Bauten sind vorhanden: Die Brücke über die Mürz auf massiven Pfeilern mit hölzernem Sprengwerk. Der Viaduct über das Mürzthal bei der Ruine Lichtenegg, mit 5 Oeffnungen von je 48 Fuß 7 Zoll Weite; die Pfeiler sind massiv und der Oberbau ist aus Holz construirt. Die Brücke bei Kapfenberg von 5 gemauerten Bögen mit 204 Fuß Oeffnung und 27½ Fuß Höhe. Die 54 Fuß hohen Stützmauern bei der Elisen=Kapelle. Vor Peggau mußte, um die Straße über die Eisenbahn zu führen, die Bahn auf 191 Klafter Länge überwölbt werden; dieses aus Quadern aufgeführte Gewölbe ist 20½ Fuß hoch und 23 Fuß weit, und die äußere Seite bildet eine Arkade von 35 halbkreisförmig gewölbten Bogen, deren Pfeiler 8 Fuß Stärke haben. Die Jochbrücke über den Murfluß bei Peggau von 60 Klaftern Länge. Ferner der Bahnhof bei Grätz, welcher großartig angelegt ist, aber etwas entfernt von der Stadt liegt.

Ueber die Zugsrichtung der Bahn von Grätz bis Cilly erfolgte im Juli 1843 die allerhöchste Schlußfassung Sr. Maj. des Kaisers, wonach dieselbe über Neudorf, St. Egydi, Spielfeld, Leitersberg, Marburg, Pöltschach und Lipoglawa nach Cilly festgesetzt wurde. Auf dieser Strecke haben die Erdarbeiten bereits im August 1843 begonnen. Die Fortsetzung der Bahn ist jetzt ebenfalls festgesetzt; diese zieht von Cilly in dem Thale der Sann hinunter, sodann im Thale der Sau und der Laibach herauf nach Laibach. Dies Stück ist das schwierigste der ganzen bis jetzt in Angriff genommenen Bahnstrecke von Mürzzuschlag bis Laibach. Es sind in demselben 5 Tunnel von 440 Klaftern Länge und sehr große Felsenarbeiten auszuführen. Die ganze Länge der Bahnstrecke beträgt 46,878 Klafter. — Die Ermittelung des Eisenbahnzuges von Laibach nach dem Küstenlande und der Hafenstadt Triest ist durch das dazwischen liegende Gebirge, die Krainer oder Julischen Alpen sehr erschwert. Die Vorarbeiten dieser über Görz führenden Linie sind jedoch noch nicht beendigt, und es ist voraussichtlich, daß auch auf dieser Strecke bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden seyn werden.

Nach dem ursprünglichen Plan war die Südbahn zu 80 Meilen Länge und das erforderliche Anlage=Capital zu 30,000,000 fl. C.=M. angenommen; allein es ist voraussichtlich, daß bei den außerordentlichen Terrainschwierigkeiten, welche diese Bahn zu überwinden hat, diese Summe nicht ausreichen wird. — Eine weitere Beschreibung dieser Bahn bleibt, nach deren Vollendung, einer späteren Ausgabe dieses Werkchens vorbehalten.

Die wien=gloggnitzer Eisenbahn=Gesellschaft hat die Besorgung des Betriebes auf der südlichen Staats=Eisenbahn von Mürzzuschlag bis Cilly auf 5 Jahre, vom Tage der Eröffnung an, übernommen. — Ueber die Frequenz auf dieser Bahn wird leider nichts Zuverlässiges veröffentlicht,

weil dieses im Interesse der Pächter liegen mag. — Täglich werden drei durchgehende Fahrten in jeder Richtung gemacht, und Sonntags eine Extrafahrt von Bruck nach Grätz und von Grätz nach Bruck.

Tarif für die Personenbeförderung, Distanzen und Fahrzeit.

Von Mürzzuschlag nach	Entfernung in Meilen.	Dauer der Fahrt.	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Classe.
		St. M.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Langenwang	1	— 15	— 18	— 11	— 8	— 6
Krieglach	$1^5/_8$	— 30	— 29	— 18	— 13	— 10
Kindberg	$3^1/_8$	— 45	— 56	— 34	— 25	— 19
Marein	4	1 —	1. 12	— 44	— 32	— 24
Kapfenberg	$4^7/_8$	1. 15	1. 28	— 54	— 39	— 29
Bruck	$5^3/_8$	1. 45	1. 37	— 59	— 43	— 32
Bärnegg	$6^5/_8$	2 —	1. 59	1. 13	— 53	— 40
Mixnitz	$7^1/_8$	2. 15	2. 8	1. 18	— 57	— 43
Frohnleiten	$8^3/_4$	2. 30	2. 38	1. 36	1. 10	— 53
Peggau	$9^3/_4$	2. 45	2. 56	1. 47	1. 18	— 59
Klein-Stübing . .	$10^1/_4$	3 —	3. 5	1. 53	1. 22	1. 2
Judendorf	$11^1/_4$	3. 15	3. 25	2. 5	1. 31	1. 8
Grätz	$12^1/_2$	3. 30	3. 45	2. 18	1. 40	1. 15
Von Grätz nach						
Judendorf	$1^1/_4$	— 15	— 20	— 12	— 9	— 7
Klein-Stübing . .	$2^1/_4$	— 30	— 41	— 25	— 18	— 14
Peggau	$2^3/_4$	— 45	— 50	— 30	— 22	— 17
Frohnleiten	$3^3/_4$	1. —	1. 8	— 41	— 30	— 23
Mixnitz	$5^3/_8$	1. 15	1. 37	— 59	— 43	— 32
Bärnegg	$5^7/_8$	1. 30	1. 46	1. 5	— 47	— 35
Bruck	$7^1/_8$	2 —	2. 8	1. 18	— 57	— 43
Kapfenberg	$7^5/_8$	2. 15	2. 17	1. 24	1. 1	— 46
Marein	$8^1/_2$	2. 30	2. 33	1. 34	1. 8	— 51
Kindberg	$9^3/_8$	2. 45	2. 49	1. 43	1. 15	— 56
Krieglach	$10^7/_8$	3. 15	3. 16	2 —	1. 27	1. 5
Langenwang	$11^1/_2$	3. 30	3. 27	2. 7	1. 32	1. 9
Mürzzuschlag . . .	$12^1/_2$	3. 50	3. 45	2. 18	1. 40	1. 15

Der Betrag für jede beliebige Bahnstrecke ergibt sich (bis auf kleine Differenzen), wenn die Zahlen von dem Orte, wo man aufsteigt, von denen, wo man absteigen will, subtrahirt werden. — Kinder unter 2 Jahren, die auf dem Schooße gehalten werden, sind frei; und Kinder von 2 — 10 Jahren zahlen die Hälfte der Tarifgebühr. — Jeder Reisende hat

50 ℔ Gepäck frei, muß es jedoch selbst beaufsichtigen, aber es kann gegen 4 kr. Gebühr unter Aufsicht stellen. Das Uebergewicht wird mit 1 kr. für 25 ℔ pro Meile berechnet. — Die Taxe für Reisegepäck und Eilgüter beträgt pro 25 ℔ von Mürzzuschlag bis Langenwang 1 kr., Krieglach 2 kr., Kindberg 3 kr., Marein 4 kr., Kapfenberg 5 kr., Bruck 5 kr., Bärnegg 7 kr., Mixnitz 7 kr., Frohnleiten 9 kr., Peggau 10 kr., Klein-Stübing 10 kr., Judendorf 11 kr., Grätz 13 kr.; und in der andern Richtung für jede Station 1 kr. — Equipagen werden pro Meile zu folgender Taxe befördert: Steyrer-, leichte Jagd- und Wurstwagen, dann unbepackte zweispännige Kaleschen und Pritschken 48 kr., zweisitzige bepackte Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Stadtschwimmer 1 fl., bepackte viersitzige Kaleschen und Pritschken, dann zweispännige Reiseschwimmer und Courrier-Coupé's 1 fl. 12 kr., und zwei- und vierspännige schwerbepackte Reiseschwimmer, Reise-Landauer und Fourgons 1 fl. 24 kr. pro Meile. — Für die zu den Equipagen gehörigen Passagiere sind Fahrkarten III. Classe, für die Dienerschaft IV. Classe zu lösen; und es sind die ersteren berechtigt den Sitz im Wagen I. Classe, die letzteren aber im Wagen III. Classe einzunehmen. — Pferde. Für ein einzelnes Pferd sind 48 kr., für 2 Pferde 1 fl., für 3 Pferde 1 fl. 12 kr. und bei mehr als 3 Pferden aber für jedes Stück 30 kr. pro Meile zu entrichten. Die zur Aufsicht mitfahrenden Personen haben IV. Classe zu lösen. — Hunde. Schooßhunde, wenn sie auf dem Schooße gehalten werden, sind frei. Für den Transport anderer Hunde im Käfige pro Meile 3 kr., die niedrigste Taxe ist 10 kr. pro Stück.

Frachtpreistarif pro wiener Sporco-Centner, einschließlich der Auf- und Ablade-Gebühr.

Von Mürzzuschlag nach	Waaren. I. Classe.	Waaren. II. Classe.	Von Grätz nach	Waaren. I. Classe.	Waaren. II. Classe.
	kr.	kr.		kr.	kr.
Langenwang	2	2	Judendorf	2	2
Krieglach	2	3	Kl. Stübing	3	4
Kindberg	3	5	Peggau	3	4
Marein	4	6	Frohnleiten	4	6
Kapfenberg	5	7	Mixnitz	5	8
Bruck	5	8	Bärnegg	5	8
Bärnegg	6	9	Bruck	6	10
Mixnitz	6	10	Kapfenberg	7	11
Frohnleiten	8	12	Marein	7	12
Peggau	8	13	Kindberg	8	13
Kl. Stübing	9	14	Krieglach	9	15
Judendorf	10	15	Langenwang	10	15
Grätz	10	17	Mürzzuschlag	10	17

Zur I. Classe gehören Holz, Producte, Metalle, Steine, Kalk und grobe Waaren, zur II. Classe verarbeitete Stoffe und emballirte Waaren. — Der Frachtpreis wird nie niedriger als mit 10 kr. berechnet. — Voluminöse Gegenstände zahlen den doppelten Preis der I. Classe, und gefährliche Gegenstände das Zweifache der II. Classe. — Die Transport-Taxe für lebende Thiere wird nach den Preisen für Waaren I. Classe nach folgendem Normalgewichte berechnet: Für 1 Mutterkalb 1 Ctr.; 1 jähriges Kalb 3 Ctr.; 1 Stier, Kuh oder Ochs 6 Ctr., 4 Spanferkel 1 Ctr.; 2 Frischlinge 1 Ctr.; 1 ungemästetes Schwein 1 Ctr.; 1 gemästetes Schwein 2 Ctr.; 1 Pferd 12 Ctr. — Viehtreiber haben IV. Classe zu zahlen.



Nachträge,

welche sich während des Druckes des vorliegenden Werkchens bis Juli 1845 ergeben haben.

(Zu O.-Z. 6.)

Rheinisch-Belgische Eisenbahn.

Nach dem Verwaltungsberichte vom 20. Mai 1845 belaufen sich die im Jahre 1844 für den Bau, das Betriebs-Inventar und sonstige Zwecke gemachten, von dem Baufonds zu übernehmenden Ausgaben auf 228,405 Thlr. Die Gesammtauslagen für den Bau und die Einrichtungen der Bahn betrugen bis Ende 1844 = 9,136,163 Thlr. Die Ausführung der Doppelbahn ist in Arbeit und soll binnen Jahresfrist beendigt werden. — An Betriebsmittel sind vorhanden: 18 Locomotiven, 54 Personenwagen und 286 Güterwagen. Die Locomotiven verbrauchten durchschnittlich 243 Pfd. Coaks pro Meile. Die stehende Maschine auf der geneigten Ebene bei Aachen verbrauchte täglich $66^{2}/_{3}$ Ctr. Coaks, und die Betriebskosten betrugen für's Jahr 9200 Thlr. für diese $^{1}/_{3}$ Meile lange Bahnstrecke. — Die Brutto-Einnahmen des Bahnbetriebes ergaben die Summe von 541,926 Thlr., und die sämmtlichen Betriebs-Ausgaben machten 233,809 Thlr. oder $43^{1}/_{6}$ %; es verblieben hiernach 308,117 Thlr. Reinertrag. Die Einnahme zerfällt in Folgendes: Für 374,474 Personen 303,299 Thlr., für 2,755,150 Ctr. Güter ꝛc. 227,098 Thlr., und außerordentliche Einnahme 11,527 Thlr. — Der reine Ueberschuß beträgt 171,812 Thlr. und ist so vertheilt worden, daß $2^{1}/_{2}$ % mit 111,075 Thlr. für den Zins-Coupon von 1843 verwendet wurden; für 1844 ist nur 1 % mit 45,000 Thlr. als Dividende auf die Stammactien vertheilt, und der Rest von 15,737 Thlr. wurde zum Reservefonds geschlagen. — Für 1845 ist ein Einnahme-Ueberschuß von 380,000 Thlr. in Aussicht gestellt.

(Zu O.=Z. 10.)

Königlich bayerische Ludwigs=Süd=Nordbahn.

Wir haben Seite 72 die Hoffnung ausgesprochen, daß die Fahrpreise der münchen=augsburger Eisenbahn in der Folge ermäßigt würden, um dieselben mit denen der nürnberg=bamberger Bahn in Einklang zu bringen; leider müssen wir dies nun dahin berichtigen, daß vom 1. Juli 1845 an der Personen=Tarif auf der nürnberg=bamberger Bahn durchgängig um die Hälfte erhöht ist, so daß man z. B. für die ganze Fahrt I. Classe 2 fl. 24 kr. (bisher 1 fl. 36 kr.), II. Classe 1 fl. 36 kr. (bisher 1 fl. 6 kr.), und III. Classe 1 fl. 6 kr. (bisher 42 kr.) zu entrichten hat. — Trotz dieser Erhöhung stehen die Fahrpreise immer noch mit denen anderer Bahnen im Verhältniß.

(Zu O.=Z. 11.)

Sächsisch=Bayerische Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht der sächsisch=bayerischen Eisenbahn=Compagnie vom 18. Juni 1845 sind für Rechnung des Baues vom 1. Juli 1841 bis Ende 1844 zusammen 5,003,059 ℛ︎ eingenommen. Bis Ende 1844 wurden auf die Anlage und Einrichtung der Bahn verwendet: Unterbau 2,146,698 ℛ︎, Oberbau 756,197 ℛ︎, Gebäude 446,890 ℛ︎, Expropriation 384,171 ℛ︎, Maschinenwesen 212,384 ℛ︎, Transportmittel 206,626 ℛ︎, Actienzinsen ꝛc. 544,177 ℛ︎; zusammen 4,697,143 ℛ︎. — Die Gesammtkosten des Baues ꝛc. werden sich belaufen: Von Leipzig bis Zwickau 4,600,000 ℛ︎; von Zwickau bis zur bayerischen Grenze 4,640,395 ℛ︎; für das zweite Geleise 1,106,000 ℛ︎; der Betriebsfonds 100,000 ℛ︎; in Summe 10,446,395 ℛ︎; faßt also 4,500,000 ℛ︎ über das jetzige Bau=Capital von 6,000,000 ℛ︎. Der Mehrbedarf wird der Sicherheit halber zu 5,000,000 ℛ︎ angenommen; diesen beschafft die Eisenbahn=Compagnie zu zwei Drittheilen, durch eine Anleihe von 3,333,333 ℛ︎ gegen Verpfändung des Eigenthums der Bahn, und überläßt es der königlich sächsischen Regierung, sich mit einem Drittheil, d. h. 1,666,667 ℛ︎, dabei zu betheiligen. — Die Betriebsmittel bestanden (Mitte 1845) in: 12 Locomotiven nebst Tender und 313 Wagen, nämlich in 74 Personenwagen mit 2062 Plätzen und 239 Güter=, Gepäck= und Equipagewagen. — Die Locomotiven consumirten 1844 per Meile 148,8 ℔ Coaks zu 1 ℛ︎ 6 ₰. — Die Frequenz von 1844 betrug: 217,227 Personen zu 116,634 ℛ︎; 432,566 Ctr Güter zu 53,826 ℛ︎ (nach Abzug der Spesen von 7143 ℛ︎); Postfracht 192 ℛ︎; Pachterträge 2201 ℛ︎; in Summe 172,853 ℛ︎. — Die Betriebsausgaben betrugen (wenn man ihnen die

Specialkosten des Güterverkehrs zurechnet) nur 90,763 ₰ oder etwa 50 % der Gesammt-Brutto-Einnahme. Der reine Gewinn von 83,620 ₰ wurde dem Actien-Zinsenconto gutgeschrieben. — Im Monat September 1845 wird die Fahrt auf der Eisenbahn bis Zwickau ausgedehnt werden, wodurch die Frequenz derselben, namentlich durch Steinkohlen-Transport, außerordentlich gewinnen muß.

(Zu O.-Z. 18.)

Berlin-Hamburg.

Die Genehmigung der Statuten der Gesellschaft und die förmliche Anerkennung derselben als einer juristischen Person von Seiten der königlich preußischen, der königlich dänischen, der großherzoglich mecklenburg-schwerinschen Regierung und den Senaten der freien Städte Lübeck und Hamburg erfolgte resp. unterm 28. Februar, 4., 16., 21. und 25. April 1845. — Die Anlage folgender Anschlußbahnen wird beabsichtigt: von Magdeburg über Wittenberge, woselbst eine feste Brücke über die Elbe erbaut werden soll; von Hagenow über Schwerin nach Wismar und Rostock, und eine Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg, welche später eine Ausdehnung nördlich bis Lübeck und südlich bis Lüneburg erhalten dürfte. — Die berlin-hamburger Bahn erhält folgende Stationen: zu Berlin, Charlottenburg, Spandau, Nauen, Friesack, Neustadt an der Dosse, Zernitz, Paulinenau, Glöwen, Wilsnack (Wittenberge), Grabow, Ludwigslust, Hagenow, Brahsdorf, Boitzenburg, Büchen, Schwarzenbeck, Friedrichsruhe, Reinbeck, Bergedorf und Hamburg. — Außer der auf der hamburg-bergedorfer Bahn bereits aufgeführten Einnahme pro 1844 von 102,037 m℔ Crt. sind aus anderen Quellen noch 2337 m℔ Crt. eingegangen, so daß also die Gesammt-Einnahme 104,374 m℔ Crt. oder 83,508 m℔ Bco. brachte; die Betriebsausgaben machten 83 % von der Bruttoeinnahme, und die Locomotiven verbrauchten pro Meile 104½ ℔ Coaks.



Uebersicht der Eisenbahn-Effecten
in Deutschland und einigen angrenzenden Ländern.

Namen der Effecten.	Nominal-Werth.	Eingezahlt pro Stück.	Werth am 1. Juli 1845.	Gezahlte Zinsen und Dividende. 1843	1844
				Proc.	Proc.
Altona-Kiel	100 Sp.Thl.	100	110	4	4
Amsterdam-Rotterdam . . .	1000 fl.	1000	1165	—	4
Arnheimer	1000 „	1000	1095	—	$4\frac{1}{2}$
Badische Obligationen * . .	100 „	100	$97\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$
„ 35 fl. Loose * . . .	35 „	35	$38\frac{1}{2}$	—	—
Berg-Mark	100 ℛ	10	$16\frac{1}{2}$	—	4
Berlin-Anhalt	200 „	200	$293\frac{1}{2}$	6	$6\frac{1}{2}$
— Prioritäts-Actien	100 „	100	102	4	4
Berlin-Frankfurt	100 „	100	$162\frac{3}{4}$	7	$6\frac{3}{4}$
— Prioritäts-Actien	100 „	100	$100\frac{1}{4}$	4	4
Berlin-Hamburg	200 „	100	$127\frac{1}{4}$	—	4
Berlin-Potsdam	200 „	200	405	7	$7\frac{1}{2}$
— Prioritäts-Actien	200 „	200	$204\frac{1}{2}$	4	4
Berlin-Stettin	200 „	200	$253\frac{1}{2}$	4	5
Bonn-Cöln	100 „	100	$136\frac{1}{2}$	5	6
Breslau-Freiburg-Schw. . .	200 „	200	232	4	4
— Prioritäts-Actien	200 „	200	202	4	4
Chemnitz-Riesa	100 „	$12\frac{1}{2}$	$13\frac{1}{4}$	—	4
Cöln-Minden	200 „	40	$52\frac{1}{2}$	—	4
Cöln-Lippstadt-Paderborn .	100 „	10	$12\frac{3}{4}$	—	—
Cöthen-Bernburg	100 „	10	12	—	4
Cracau-Oberschlesische . . .	100 „	30	33	—	—
Düsseldorf-Elberfeld	100 „	100	102	$2\frac{1}{2}$	3
— Prioritäts-Actien	100 „	100	$99\frac{1}{2}$	4	4
Gera-Leipzig *	? „	?	$(101\frac{5}{8})$	—	—
Glogau-Soran	100 „	35	32	—	—
Glückstadt-Elmshorn * . . .	100 Sp.Thl.	65	64	—	4
Hamburg-Bergedorf.	300 Mk.Bc.	300	312	4	—
Koppenhagen-Roes	100 Sp.Thl.	20	$13\frac{1}{2}$	—	4
Kosel-Oderberg	100 ℛ	75	86	—	—
Kottbus-Schwielochsee * . .	100 „	35	36	—	4
Kurhessische Loose *	40 „	40	$40\frac{1}{4}$	—	—
Leipzig-Dresden	100 „	100	130	$4\frac{5}{12}$	5
— Prioritäts-Actien	100 „	100	108	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$
Linz-Budweis-Gmunden * .	200 fl.C.M.	200	186	$4\frac{1}{4}$	$3\frac{4}{5}$
Livorno	1000 Lrs.	200	410	—	—
Löbau-Zittau	100 ℛ	110	9	—	4
Ludwigshafen-Berbach . . .	500 fl.	100	145	—	4
Magdeburg-Halberstadt . . .	100 ℛ	100	112	4	3

Namen der Effecten.	Nominal-Werth.	Einge-zahlt pro Stück.	Werth am 1. Juli 1845.	Gezahlte Zinsen und Dividende. 1843	1844
				Proc.	Proc.
Magdeburg-Leipzig	100 ℛ	100	180½	10	9
— Prioritäts-Actien	100 „	100	104	4	4
Mainz-Ludwigsh. a) Hess.* .	500 fl.	?	(104½)	—	—
„ „ b) Bayr.*	500 „	?	(104¾)	—	—
Mailänder	1000 Lrs.	540	825	4	4
Mühlhausen-Thann *	500 Fr.	500	400	4	—
— Prioritäts-Actien * . .	1000 „	1000	—	5	5
München-Augsburg Stsb. .	500 fl.	500	—	3½	2½
Münster-Hamm	100 ℛ	1	4¼	—	—
Neisse-Brieg	100 „	20	20½	—	—
Niederschlesisch-Märkische . .	100 „	70	78	4	4
Nordbahn. Oesterreich. . . .	1000 fl.C.M.	1000	1972	4½	5
„ Kurhess.	100 ℛ	30	29	—	4
Nürnberg-Fürth *	100 fl.	100	—	14½	15
Oberschlesische	100 ℛ	100	116½	4	4
— Priorit.-Actien	100 „	100	103	4	4
— „ „ Litt. B. .	100 „	100	109	4	4
Potsdam-Magdeburg	100 „	40	55	—	4
Preßburg-Tyrnau *	? fl. C.M.	?	(193)	—	—
Rendsburg-Neumünster * . .	100 Sp.Thl.	45	45	—	—
Rheinisch-belgische.	250 ℛ	250	244	5	1
— 1. Priorit.	200 „	200	199½	4	4
— 2. Priorit.	200 „	200	194½	3½	3½
— Priorit.-Stamm-Actien.	100 „	20	26½	—	—
Rostock-Hagenow	100 „	10	10	—	—
Sächsisch-bayerische.	100 „	85	79⅛	4	4
Sächsisch-schlesische	100 „	40	50¼	—	4
Schwerin-Wismar	100 „	10	8¾	—	4
Steele-Vohwinkel	100 „	20	24	—	—
Straßburg-Basel *	500 Fr.	350	270	2½	—
— Priorit.-Actien * .	1100 „	1100	1220½	—	—
— Rescription *	? „	?	1220	—	5
Taunusbahn *	250 fl.	250	369½	6	6
— Priorit.-Actien *	100 „	100	99¾	4	3½
Thüringer	100 ℛ	20	28½	—	4
Ungarische Centralbahn . .	250 fl.C.M.	50	58¼	—	4
Wien-Gloggnitz	500 „ „	400	662½	4⅜	5¼

Der Cours von vorstehenden Effecten ist der, welcher am 1. Juli 1845 zu Berlin stattfand; jedoch die mit * bezeichneten Papiere sind aus Coursberichten von solchen Börsen entnommen, welche den betreffenden Bahnen am nächsten liegen. Die Einzahlungen so wie der Werth sind pro Stück angegeben, dagegen die Zinsen und Dividenden nach Procenten der Einzahlungen berechnet.



Verhältniß der deutschen Münzen zu einander, und Vergleichung des französischen und englischen Geldes mit dem deutschen.

Münzsorten.	Preußisch-Courant. 14 = 1 Mk.	Hannover und Braunschweig. 14 = 1 Mk.	Rheinländisch. 24 1/2 = 1 Mk.	Oesterreich. 20=1 Mk.	Hamburg. 34=1 Mk
	Thlr. Sgr. ₰	Thlr. Gr. ₰	fl. kr.	fl. kr.	mk. ß
5 pr. Thlr. (Gold)	5. 20 —	5. 16 —	9. 55	8. 6	13. 12
2 „ „ (7 = 1 Mk.)	2 — —	2 — —	3. 30	2. 51	5 —
1 „ „ (14 = 1 „)	1 — —	1 — —	1. 45	1. 26	2. 8
1/3 „ „ (42 = 1 „)	— 10 —	— 8 —	— 35	— 28 2/3	— 13 1/3
1/6 „ „ (84 = 1 „)	— 5 —	— 4 —	— 17 1/2	— 14 1/3	— 6 1/2
1/12 „ „	— 2. 6	— 2 —	— 8 3/4	— 7	— 3 1/4
1 Sgr à 12 ₰ (30 Sgr = 1 Thlr.)	— 1 —	— — 9 3/5	— 3 1/2	— 2 4/5	— 1 1/3
1 N.G. à 10 ₰ (30 N.G. 1 Thlr.)	— 1 —	— — 9 3/5	— 3 1/2	— 2 4/5	— 1 1/3
1 Ggr à 12 ₰ (24 Ggr = 1 Thlr.)	— 1. 3	— 1 —	— 4 2/5	— 3 2/3	— 1 2/3
10 rheinl. fl. (Gold)	5. 21. 5	5. 17. 1	10 —	8. 10	13. 14
3 1/2 „ „ (7 = 1 Mk.)	2 — —	2 — —	3. 30	2. 51	5 —
1 „ „ (24 1/2 = 1 „)	— 17. 1 2/3	— 13. 8 1/2	1 —	— 49	1. 6
1/2 „ „ = 30 kr.	— 8. 7	— 6. 10	— 30	— 24 1/2	— 11
6 Kreuzerstück	— 1. 8 1/2	— 1. 4 1/2	— 6	— 5	— 2
3 „	— — 10	— — 8 1/4	— 3	— 2 1/2	— 1
1 „ (60 kr. = 1 fl.)	— — 3	— — 2 3/4	— 1	— 4/5	— 1/3
1 Ducat (Kremmn. Gold)	3. 5. 9	3. 4. 8	5. 35	4. 34	7. 12
1 Kronthlr. (9,75 = 1 Mk.)	1. 16. 3	1. 13 —	2. 42	2. 15	3. 12
1 Conv.-Thlr. (10 = 1 „)	1. 11. 2	1. 8. 11	2. 24	2 —	3. 5
1 „ Gulden (20 = 1 „)	— 20. 7	— 16. 5 1/2	1. 12	1 —	1. 10 1/2
20 Kreuzerstück (60 = 1 „)	— 6. 10	— 5. 6	— 24	— 20	— 8 4/5
10 „ (120 = 1 „)	— 3. 5	— 2. 9	— 12	— 10	— 4 2/5
5 „ (240 = 1 „)	— 1. 8 1/2	— 1. 4 1/2	— 6	— 5	— 2 1/5
1 „ (60 kr. = 1 fl.)	— — 4	— — 3 1/3	— 1	— 1	— 2/5
1 Spec.-Thlr. (9 = 1 Mk.)	1. 16. 3	1. 13 —	2. 42	2. 15	3. 12
2 Markstück (17 = Mk.)	— 24 —	— 19. 2 1/3	1. 24	1. 10	2 —
1 „ = 16 ß	— 12 —	— 9. 7	— 42	— 35	1 —
1 Schilling	— — 9	— — 7	— 2 2/3	— 2	— 1
Neu 2/3 Stück (18 = 1 Mk.)	— 23. 3	— 18. 7	1. 21	1. 7 1/2	1. 15
20 Frankstück (Gold)	5. 10 —	5. 8 —	9. 20	7. 37	12. 15
5 „	1. 10 —	1. 8 —	2. 20	1. 54	3. 4
1 „ = 100 Cent.	— 8 —	— 6. 5	— 28	— 23	— 10 2/3
1 Sous = 5 Cent.	— — 4 4/5	— — 4	— 1 1/2	— 1	— 1/2
1 Souverain à 20 ß	6. 25. 8	6. 20. 7	12 —	9. 48	16. 10
1 Schilling à 12 Pence	— 10. 4	— 8. 2	— 36	— 29 1/2	— 13 1/4
1 Penny	— — 10	— 8 —	— 3	— 2 1/2	— 1

Uebersicht der Baukosten von den in Deutsch-

Ord.-Zahl.	Bahnen.	Länge der Bahnen in Stunden 25 = 1 Grad.	Länge der Bahnen in Meilen 15 = 1 Grad.
1	Mannheim-Baden-Kehl-Freiburg . .	50,90	30,54
3	Frankfurt-Mainz-Wiesbaden	9,77	5,86
4	Bonn-Cöln	6,60	3,96
5	Düsseldorf-Elberfeld	5,96	3,58
6	Cöln-Aachen-Herbesthal	19,32	11,59
8	München-Augsburg	13,65	8,19
9	Nürnberg-Fürth	1,36	0,82
10	Augsburg-Donauwörth	9,16	5,50
—	Nürnberg-Bamberg	12,73	7,64
11	Leipzig-Altenburg-Crimmitzschau . .	15,32	9,19
12	Leipzig-Dresden	25,80	15,48
13	Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig . .	26,76	16,05
14	Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt .	13,09	7,86
15	Wolfenbüttel-Oschersleben	11,96	7,18
16	Braunschweig-Harzburg	10,11	6,07
17	Hannover-Braunschweig	13,63	8,18
18	Hamburg-Bergedorf	3,65	2,19
19	Altona-Kiel	23,86	14,32
20	Berlin-Anhalt-Cöthen	34,25	20,55
21	Berlin-Potsdam	5,93	3,56
22	Berlin-Stettin	30,25	18,15
23	Berlin-Frankfurt a. d. O.	18,28	10,97
24	Breslau-Liegnitz	14,24	8,54
25	Breslau-Freiburg-Schweidnitz . . .	14,81	8,89
26	Breslau-Oppeln	17,91	10,75
27	Prag-Pilsen (Lahna)	12,80	7,68
28	Budweis-Linz-Gmunden	44,28	26,57
29	Wien-Stockerau-Brünn-Olmütz-Leipnick	69,36	41,62
30	Wien-Gloggnitz	16,95	10,17
—	Mürzzuschlag-Grätz	21,50	12,90
	Zusammen	574,19	344,52
	Durchschnittlich . . .	1	1
	Locomotiv-Bahnen . .	1	1

land bis zum Juli 1845 erbauten Eisenbahnen.

Anlagekosten einschließlich der Betriebsmittel				Bemerkungen.	Ord.-Zahl
für die ganze Bahn.	für die Wegstunde.	für die ganze Bahn.	für die deutsche Ml		
rheinl. fl.	rheinl. fl.	preuß. Thlr.	preuß. Thlr.	Locomotivbahn	
18,000,000	353,634	10,285,714	336,795	mit 1 Geleise.	1
3,517,324	360,013	2,009,900	342,987	„	3
1,544,536	234,021	882,592	222,877	„	4
3,455,216	579,734	1,974,409	551,511	„	5
15,988,285	827,551	9,136,163	788,279	„	6
4,186,211	306,682	2,392,120	292,078	„	8
213,470	156,970	121,983	148,760	„	9
3,450,000	376,637	1,971,429	358,442	annäh. ber. 1 Gel.	10
4,500,000	353,496	2,571,429	336,574	„	—
4,579,750	298,939	2,617,000	284,766	„	11
10,779,995	417,829	6,159,997	397,933	2 Geleise.	12
8,561,029	319,919	4,892,017	304,798	2 „	13
2,685,550	205,160	1,534,600	195,242	1 Geleise.	14
2,800,000	234,114	1,600,000	222,841	„	15
2,062,375	203,993	1,178,500	194,151	„	16
2,446,591	179,500	1,398,052	170,911	„	17
1,605,055	439,740	917,174	418,800	„	18
3,586,456	150,313	2,049,403	143,115	„	19
8,220,354	240,010	4,697,345	228,581	„	20
2,480,021	418,216	1,417,155	398,077	„	21
6,501,724	214,933	3,715,271	204,698	„	22
4,684,213	256,248	2,676,693	244,001	„	23
4,375,000	307,233	2,500,000	292,740	annäh. ber. 1 Gel.	24
3,325,000	224,510	1,900,000	213,723	1 Geleise.	25
3,120,203	174,216	1,782,973	165,858	„	26
449,575	35,123	256,900	34,450	Pferdeb. m. 1 Gel.	27
3,070,426	69,341	1,754,529	66,034	„	28
20,720,650	298,741	11,840,372	284,488	Loc.-B. m. 1 Gel.	29
10,721,068	632,511	6,126,324	602,392	6 1/3 Ml. Doppelb.	30
6,321,000	294,000	3,612,000	280,000	annäh. ber. 1 Gel.	—
167,951,077		95,972,044			
	292,501		278,567	Loc.- u. Pferdeb.	
	317,981		302,835	ohne Pferdeb.	

Uebersicht der Frequenz und der Total-Einnahme

Ord.-Zahl.	Bahnen.	Länge der Bahnen in Stunden 25=1 Gr.	Länge der Bahnen in Meilen 15=1 Gr.	Betriebszeit
				Tage.
1	Mannheim-Offenburg-Kehl (Bad. Staatsb.)	35,50	21,30	(1 *)
3	Frankfurt-Mainz-Wiesbaden	9,77	5,86	366
4	Bonn-Cöln	6,60	3,96	321
5	Düsseldorf-Elberfeld	5,96	3,58	366
6	Cöln-Aachen-Herbesthal	19,32	11,59	366
8	München-Augsburg (Bayer. Staatsbahn) .	13,65	8,19	366
9	Nürnberg-Fürth	1,36	0,82	366
10	Augsburg-Donauwörth (Bayer. Staatsb.).	9,16	5,50	42
—	Nürnberg-Bamberg (Bayer. Staatsbahn) .	12,73	7,64	92
11	Leipzig-Altenburg-Crimmitzschau	15,32	9,19	(2 *)
12	Leipzig-Dresden	25,80	15,48	366
13	Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig	26.76	16,05	366
14	Magdeburg-Orschersleben-Halberstadt . .	13,09	7,86	366
15	— 17. Braunschweigische Staatsbahnen . .	26,25	15,76	(3 *)
17	Hannoversche Staatsbahn	9,45	5,67	(4 *)
18	Hamburg-Bergedorf	3,65	2,19	366
19	Altona-Kiel	23,86	14,32	114
20	Berlin-Anhalt-Cöthen	34,25	20,55	366
21	Berlin-Potsdam	5,93	3,56	366
22	Berlin-Stettin	30,25	18,15	366
23	Berlin-Frankfurt a. d. O.	18,28	10,97	366
24	Breslau-Liegnitz	14,24	8,54	74
25	Breslau-Freiburg-Schweidnitz	14,81	8,89	(5 *)
26	Breslau-Oppeln	17,91	10,75	366
28	Budweis-Linz-Gmunden	44,28	26,57	366
29	Wien-Brünn-Olmütz-Leipnick	69,36	41,62	366
30	Wien-Gloggnitz	16,95	10,17	366
	Zusammen . . .	524,49	314,73	

(Die mit * bezeichneten Bahnen sind streckenweise eröffnet worden.)

auf den deutschen Eisenbahnen im Jahre 1844.

Personen-Zahl.	Einnahme in Landesmünze.	Centner Güter.	Einnahme in Landesmünze.	Summe der Einnahmen in Landesmünze.	Summe der Einnahmen in rh. Gulden.	Einnahme per Tag u. Wegstunde.
						rh. fl.
1,450,257	709,597	364,870	177,152	886,749 fl.	886,749	86,05
743,667	381,793	75,271	35,577	435,373 „	435,373	121,76
537,610	100,702	—	—	103,947 ℛ︎	181,907	85,86
283,084	90,642	924,757	62,333	155,900 „	272,825	125,07
374,474	303,299	2,755,149	227,098	541,926 „	948,371	134,12
185,373	194,278	—	88,197	282,475 fl.	282,475	56,54
481,594	55,297	341	1,025	56,322 „	56,322	113,15
8,314	—	—	—	3,938 „	3,938	10,24
70,387	—	—	—	36,649 „	36,649	31,30
217,227	116,634	432,566	53,826	172,853 ℛ︎	302,493	59,00
427,187	354,002	945,774	226,142	613,334 „	1,073,334	113,67
685,953	365,161	1,375,421	299,270	680,353 „	1,190,618	121,57
220,618	—	399,444	—	133,222 „	233,188	48,67
462,502	140,261	—	78,136	228,000 „	399,000	44,20
150,000	—	—	—	67,000 „	117,250	36,00
193,436	93,561	—	8,476	104,374 Mk. Ct.	73,062	54,69
97,430	114,356	—	52,093	166,449 „ „	116,514	42,84
361,407	462,249	658,645	187,799	681,632 ℛ︎	1,192,856	95,16
435,619	163,654	146,993	17 823	187,764 „	328,587	151,42
272,584	275,746	758,808	131,111	413,950 „	724,412	65,43
232,557	215,203	317,440	63,938	300,701 „	526,227	78,65
24,494	—	—	—	16,506 „	28,885	27,41
249,896	109,226	296,817	29,726	138,952 „	243,166	48,32
249,019	119,711	—	32,316	152,027 „	266,047	40,59
149,135	—	1,554,083	—	505,455 fl. C. M.	619,182	38,21
668,907	871,703	2,027,718	793,017	1,660,707 „ „	2,034,366	80,14
1,057,636	641,286	1,184,645	217,053	906,353 „ „	1,110,282	178,97
10,290,367					13,684,078	

(Durchschnittliche Einnahme pro Tag und Wegstunde 77 fl. 22 kr. — Die Zahlen der letzten Colonne lassen sich pro Meile und preuß. Thaler reduciren, wenn dieselben mit 0,9524 multiplicirt werden.)

Die Erträgnisse der Eisenbahnen im Jahre 1844 in Großbritannien, Frankreich, Belgien und Deutschland.

Namen der Länder.	Länge der betriebenen Bahnstr. Ende 1844.	Anlagekosten einer Meile Eisenbahn.	Gesammte Brutto-Einnahmen.	Bruttoertrag einer Meile Eisenbahn.	Die Brutto-Einnahme beträgt vom Anlage-Capital
	geogr. Ml.	fl. rhein.	fl. rhein.	fl. rhein.	Procent.
1) Großbritannien	392	1,882,300	67,019,784	180,680	9,6
2) Frankreich . . .	72,9	1,310,000	9,926,000	136,160	10,5
3) Belgien	75,5	865,000	5,240,900	69,416	8,0
4) Deutschland . .	286,2	563,770	12,843,489	53,490	9,4
	826,6	1,320,280	95,030,173	126,333	9,3

Anmerkung zu 1): Im Mittel für das ganze Jahr waren 370 Meilen im Betrieb, wonach der Bruttoertrag per Meile berechnet ist. Die Zahlen gelten von 40 Eisenbahnen, von welchen Frequenz und Einnahme regelmäßig veröffentlicht werden. 2) Die Angaben sind von 7 Eisenbahnen. 4) Umfaßt 25 Eisenbahnen, oder mit Ausschluß der österreichischen Staatsbahn sämmtliche mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen in Deutschland. Die Anlagekosten und Einnahmen per Meile sind als Durchschnitt von 20 Eisenbahnen mit 229,2 Meilen Länge berechnet. Bei der Berechnung der durchschnittlichen Anlagekosten und Einnahmen von sämmtlichen Bahnen sind für Großbritannien 370, und für Deutschland 229,2 Meilen angenommen.

Aus obigem Ausweis ergibt sich, daß die englischen Eisenbahnen durchschnittlich 3²/₅ Mal so viel als die deutschen, 2³/₅ Mal so viel als die belgischen, und nur ¹/₃ mehr als die französischen ertragen haben. — Bei der Annahme, daß im Jahre 1844 die Betriebsauslagen durchschnittlich 47,8 % von den Einnahmen betragen haben, eine Annahme, welche von der Wirklichkeit nicht viel abweichen kann, ergibt sich ein Reinertrag von 5 % auf das Anlagecapital sämmtlicher Eisenbahnen. — Rechnet man zu obigen Eisenbahnen diejenigen in Großbritannien, Frankreich und Deutschland, von denen keine regelmäßigen Ausweise über ihre Ergebnisse rc. veröffentlicht werden, so wie diejenigen in Holland, Rußland Ungarn und Italien hinzu, so findet man, daß die Gesammtlänge der Eisenbahnen, welche Anfangs 1845 dem Verkehr übergeben waren, in runder Zahl 1000 geographische Meilen ausmacht, und daß die Anlagekosten derselben ungefähr 1250 Millionen rhein. Gulden betragen haben.

(Eisenb.-Ztg.)

Uebersicht von den Preisen der Plätze auf sämmtlichen Eisenbahnen für die badische Wegstunde oder französische Lieues; 25 = 1 Grad des 360 theil. Meridians.

(Taxe in rheinl. Kreuzern, 60 = 1 fl.; 28 = 1 Frank.)

Ord.-Zahl.	Bahnen.	Länge der Bahn.	1 Person für die Wegst. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Cl. u. Stehw.
		St.	kr.	kr.	kr.	kr.
1	Mannheim-Kehl-Freiburg	50,	11	7,5	5,5	3,5
3	Frankfurt-Mainz-Wiesbaden . . .	9,43	17,2	11,5	8	5,4
4	Bonn-Cöln	6,6	8	5,3	4	2,7
5	Düsseldorf-Elberfeld	5,96	14,7	10,6	7,3	6
6	Cöln-Aachen-Herbesthal	19,32	13,8	10,1	6,9	—
8	München-Augsburg	13,65	10,5	7	4,8	—
9	Nürnberg-Fürth	1,36	8,8	6,6	4,4	—
10a	Augsburg-Donauwörth	9,16	9,8	6,6	4,6	—
10b	Nürnberg-Bamberg	12,73	11,3	7,5	5,2	—
11	Leipzig-Altenburg-Crimmitzschau .	15,32	16,4	10,3	6,2	—
12	LeipzigDresden	25,80	12,2	9,2	6,1	(5,2)
13	Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig .	26,76	12,6	8,4	5,2	—
14	Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt	13,09	12	8	5,3	—
15	Oschersleben-Wolfenbüttel	11,96	12,4	8,4	5,5	—
16	Braunschweig-Harzburg	10,11	13,3	7,3	5,6	3,4
17	Hannover-Braunschweig	13,63	12,2	8,3	5,1	—
18*	Hamburg-Bergedorf	3,65	11,5	8,6	5,8	—
19	Altona-Kiel	23,86	13,2	8,8	4,4	—
20	Berlin-Wittenberg-Cöthen . . .	34,25	12,3	8,2	5,1	—
21	Berlin-Potsdam	5,93	11,8	8,9	5,9	—
22	Berlin-Stettin	30,25	12,1	9,5	6,1	—
23	Berlin-Frankfurt a. d. O. . . .	18,28	17,2	12,4	7,2	—
24	Breslau-Liegnitz	14,24	12,3	8	5,2	—
25	Breslau-Freiburg-Schweidnitz . .	14,81	12,5	8,5	5,7	—
26	Breslau-Oppeln	17,91	14,8	9,4	5,5	—
28	Budweis-Linz-Gmunden	44,28	7,1	4,6	(3,2)	—
29	Wien-Brünn-Olmütz-Leipnick . .	69,36	17,3	10,8	7,2	(4,3)
30a	Wien-Gloggnitz	16,95	14,2	10,6	7,1	—
30c	Mürzzuschlag-Grätz	21,50	12,6	7,7	5,6	4,2
	Durchschnittliche Fahrpreise . .	1 St.	12,6	8,6	5,6	4,3
2	Straßburg-Basel (Elsaß)	32,29	12,7	9,5	6,4	—
7	Herbesthal-Ostende (Belgien) . .	57,41	8,5	6,7	4,3	—

* Die Fahrpreise der hamburg-bergedorfer Bahn sind an Sonn- und Feiertagen 1/4 höher.

Uebersicht von den Preisen der Plätze auf sämmtlichen Eisenbahnen für die geographische Meile; 15 = 1 Grad des 360 theil. Meridians.

(Taxe in Silbergroschen à 12 ₰; 1 Sgr = 3 1/2 kr. rhein.; 8 Sgr = 1 Frank.)

Ord.-Zahl.	Bahnen.	Länge der Bahn.	1 Pers. f. d. geogr. Ml. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	IV. Cl. u. Stehw.
		Meil.	Sgr ₰	Sgr ₰	Sgr ₰	Sgr ₰
1	Mannheim-Kehl-Freiburg	30	5. 3	3. 7	2. 7	1. 8
3	Frankfurt-Mainz-Wiesbaden . . .	5,66	8. 3	5. 6	3. 10	2. 7
4	Bonn-Cöln	3,96	3. 9	2. 6	1. 11	1. 3
5	Düsseldorf-Elberfeld	3,58	7 —	5 —	3. 6	2. 9
6	Cöln-Aachen-Herbesthal	11,59	6. 7	4. 10	3. 3	—
8	München-Augsburg	8,19	5 —	3. 4	2. 4	—
9	Nürnberg-Fürth	0,82	4. 2	3. 2	2. 1	—
10a	Augsburg-Donauwörth	5,50	4. 8	3. 2	2. 2	—
10b	Nürnberg-Bamberg	7,64	5. 5	3. 7	2. 6	—
11	Leipzig-Altenburg-Crimmitzschau .	9,19	7. 10	4. 11	2. 11	—
12	Leipzig-Dresden	15,48	5. 10	4. 5	2. 11	(2.6)
13	Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig .	16,05	6 —	4 —	2. 6	—
14	Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt	7,86	5. 9	3. 10	2. 7	—
15	Oschersleben-Wolfenbüttel . . .	7,18	5. 11	4 —	2. 7	—
16	Braunschweig-Harzburg	6,07	6. 4	3. 6	2. 8	1. 8
17	Hannover-Braunschweig	8,18	5. 10	4 —	2. 6	—
18*	Hamburg-Bergedorf	2,19	5. 6	4. 2	2. 9	—
19	Altona-Kiel	14,32	6. 3	4. 2	2. 1	—
20	Berlin-Wittenberg-Cöthen . . .	20,55	5. 10	3. 11	2. 5	—
21	Berlin-Potsdam	3,56	5. 7	4. 3	2. 10	—
22	Berlin-Stettin	18,15	5. 9	4. 7	2. 11	—
23	Berlin-Frankfurt a. d. O. . . .	10,97	8. 2	5. 11	3. 5	—
24	Breslau-Liegnitz	8,54	5. 10	3. 10	2. 6	—
25	Breslau-Freiburg-Schweidnitz . .	8,89	6 —	4. 1	2. 9	—
26	Breslau-Oppeln	10,75	7. 1	4. 6	2. 7	—
28	Budweis-Linz-Gmunden	26,57	3. 5	2. 3	(1.6)	—
29	Wien-Brünn-Olmütz-Leipnick . .	41,62	8. 2	5. 1	3. 5	(2—)
30a	Wien-Gloggnitz	10,17	6. 9	5. 1	3. 5	—
30c	Mürzzuschlag-Grätz	12,90	6 —	3. 8	2. 8	(2—)
	Durchschnittliche Fahrpreise . .	1 Ml.	6 —	4. 1	2. 8	2. 1
2	Straßburg-Basel (Elsaß) . . .	19,37	6. 1	4. 6	3. —	—
7	Herbesthal-Ostende (Belgien) . .	34,45	4. 1	3. 2	2 —	—

* Die Fahrpreise der hamburg-bergedorfer Bahn sind an Sonn- und Feiertagen 1/4 höher.

Nachtrag.

Neuer Tarif (vom Juli 1845) für die Beförderung von Personen auf den königlich bayerischen Eisenbahnen.

Von **München** nach	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.	Von **Augsburg** nach	Preise der Plätze. I. Classe.	II. Classe.	III. Classe.
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.		fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Pasing	— 18	— 12	— 9	Stierhof	— 12	— 9	— 6
Lochhausen . .	— 30	— 21	— 15	Mering	— 33	— 24	— 15
Olching	— 45	— 30	— 21	Althegenberg .	— 51	— 33	— 24
Maisach	1 —	— 39	— 27	Nannhofen . .	1. 12	— 48	— 33
Nannhofen . .	1. 15	— 51	— 33	Maisach	1. 27	— 57	— 39
Althegenberg .	1. 36	1. 6	— 45	Olching	1. 39	1. 6	— 45
Mering	1. 54	1. 15	— 51	Lochhausen . .	1. 57	1. 18	— 54
Stierhof	2. 15	1. 30	1 —	Pasing	2. 9	1. 27	— 57
Augsburg . . .	2. 24	1. 36	1. 6	München . . .	2. 24	1. 36	1. 6
Von **Oberhausen** nach				Von **Nordheim** nach			
Gersthofen . .	— 12	— 9	— 6	Meitingen . . .	— 45	— 30	— 21
Meitingen . . .	— 45	— 30	— 21	Gersthofen . . .	1. 21	— 54	— 36
Nordheim . . .	1. 30	1 —	— 42	Oberhausen . .	1. 30	1 —	— 42
Von **Nürnberg** nach				Von **Bamberg** nach			
Eltersdorf . . .	— 39	— 27	— 18	Hirschaid . . .	— 27	— 18	— 12
Erlangen . . .	— 51	— 36	— 24	Forchheim . . .	1 —	— 39	— 27
Baiersdorf . .	1. 9	— 48	— 33	Baiersdorf . .	1. 18	— 51	— 36
Forchheim . . .	1. 27	1 —	— 39	Erlangen . . .	1. 36	1. 3	— 42
Hirschaid . . .	1. 57	1. 18	— 54	Eltersdorf . . .	1. 48	1. 12	— 48
Bamberg . . .	2. 24	1. 36	1. 6	Fürth	2. 15	1. 30	1. 3
				Nürnberg . . .	2. 24	1. 36	1. 6

Die an den Reisescheinen befindlichen Coupons dürfen nur durch den Conducteur getrennt werden; Reisescheine ohne Coupons sind beim Einsteigen in die Wagen ungültig. — Eine erwachsene Person kann ein Kind unter 3 Jahren frei mit sich führen; Kinder von 3 — 10 Jahren können mit ihrem Billet in der zunächst höheren Classe reisen; und eine erwachsene Person mit einem Kinde dieses Alters hat für die III. Classe nur ein Billet II. Classe zu lösen.

Beyse, A. W., Neueste Erfahrungen im Eisenbahnwesen. Erstes Heft 45 kr. oder 12 gGr. Zweites Heft 2 fl. 24 kr. oder 1 Thlr. 9 gGr. Drittes Heft 4 fl. 30 kr. oder 2 Thlr. 18 gGr.

Buchner, Karl, der Stamm der Hessen in seiner Gegenwart, mit Rücksicht auf Wissenschaft, Kunst, Gewerbe, Handel, Oertlichkeiten, Staat, Gesellschaft und Leben. gr. 8. 1 fl. 30 kr. oder 21 gGr.

Buß, F. J., vergleichendes Bundesstaatsrecht von Nordamerika, Deutschland und der Schweiz. 2 Bde. gr. 8. 1r Band 9 fl. oder 5 Thlr. 8 gGr.

Christ, Das bad. Gemeindegesetz, sammt allen darauf Bezug habenden Gesetzen, Verordnungen ꝛc. Erste Abtheilung. 3. Aufl. gr. 8. 3 fl. oder 1 Thlr. 20 gGr.

— Zweite Abtheilung. 3. Aufl. 42 kr. oder 12 gGr.

Consentius, Königin Brunhild. Historisches Trauerspiel in fünf Akten. 8. br. 1 fl. 30 kr. oder 1 Thlr.

Die Freiheit der Gottesverehrung in Frankreich. 6½ Bog. 24 kr. oder 6 gGr.

Die neue Strafgesetzgebung und Gerichtsverfassung des Großherzogthums Baden. Taschenformat 54 kr., 12 gGr.

Fickler, Dr. C. B. A., kurze Geschichte der Häuser Fürstenberg, Geroldseck und von der Leyen. 36 kr. oder 9 gGr.

Ganganelli. Der Kampf gegen den Jesuitismus. Historisches Charaktergemälde für unsere Zeit. Von H. M. E. 1 fl. 36 kr. oder 1 Thlr.

Gaussen, Die Juden und die Hoffnung ihrer baldigen Wiederherstellung vermittelst des Evangeliums. 4. Aufl. 4 B. gr. 8. br. 6 kr. od. 2 gGr.

Gesetz über die Verfassung u. Verwaltung der Gemeinden, und Gesetz über die Rechte der Gemeindebürger und die Erwerbung des Bürgerrechts im Großherzogthum Baden. gr. 8. br. 18 kr. oder 6 gGr.

Gesetz, dasselbe, 2ter wohlfeiler Abdruck, kl. 8. 9 kr. od. 3 gGr.

Giavina, E., Der bequeme Faullenzer, oder zuverlässiger Rathgeber für Jedermann, der sich nicht auf's Rechnen versteht, oder damit keine Zeit verlieren will. Gr. 8. brosch. fein Druckpap. 36 kr. od. 10 gGr.

Gisselbrecht, A., Vollständige Berechnung des Weinwerths und der badischen Weinaccis- und Ohmgeldabgaben, die Ohm zu 3 bis 40 fl. einschließlich berechnet, sowie der Abgaben von Obstwein und feinen Weinen, welche der indirekten Besteuerung bouteillenweise unterliegen, nach den dermal geltenden Gesetzen und Verordnungen bearbeitet. Zweite, verbesserte und vervollständigte Auflage. 18 Bogen gr. 8. br. 1 fl. 30 kr. oder 1 Thlr.

Griesselich, Dr. L., kritisch-polemische Blätter über die naturgetreue und die homöopathische Medizin des Herrn Prof. v. Töltenyi in Wien, und über das bayerische Verbot vom 17. April 1842. gr. 8. brosch. 45 kr. oder 12 gGr.



